

UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC
CURSO DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS

MAURÍCIO BIANCHINI ROSSO

FORMAÇÃO ECONÔMICA DO VALE DO ARARANGUÁ

CRICIÚMA

2019

MAURÍCIO BIANCHINI ROSSO

FORMAÇÃO ECONÔMICA DO VALE DO ARARANGUÁ

Trabalho de Conclusão de Curso de Ciências Econômicas, apresentado para obtenção do grau de bacharel no curso de Ciências Econômicas da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC.

Orientador: Prof. (a) Dr. Alcides Goularti Filho

CRICIÚMA

2019

MAURÍCIO BIANCHINI ROSSO

FORMAÇÃO ECONÔMICA DO VALE DO ARARANGUÁ

Trabalho de Conclusão de Curso aprovado pela Banca Examinadora para obtenção do Grau de bacharel, no Curso de Ciências Econômicas da Universidade do Extremo Sul Catarinense, UNESC, com Linha de Pesquisa em história econômica.

Criciúma, 29 de novembro de 2019

BANCA EXAMINADORA

Prof. Alcides Goularti Filho - Doutor - (UNESC) - Orientador

Prof. Carolina Biz - Mestra - (UNESC)

Prof. Gabriel Crozetta Mazon - Mestrando - (UNESC)

AGRADECIMENTOS

Agradecer é sempre necessário, mas também é sempre difícil. Corre-se o risco de esquecer alguém, mas é preciso fazê-lo. Então, gostaria de agradecer a minha família, em especial a meus pais Antônio Rosso e Rejane Bianchini Rosso, por sempre demonstrar que se buscamos melhorias em nossas vidas, o caminho a ser trilhado se dá através da educação.

A todos os professores do Curso de Ciências Econômicas da Universidade do Extremo Sul Catarinense, em especial ao meu orientador, professor Dr. Alcides Goularti Filho, pelas ótimas aulas, pelo incentivo dedicado e disposição, e a professora Carolina Biz, pelo profissionalismo, dedicação, disponibilidade e paciência que teve comigo durante a elaboração desta monografia.

Por fim, gostaria de ressaltar meu agradecimento as minhas irmãs Catieli Bianchini Rosso e Micheli Bianchini Rosso, e minha namorada Karine Ramos pelo apoio e incentivo nessa caminhada ao longo do curso, assim como em toda a minha vida.

“O passado é uma força que não se deixa eliminar de nossa vida e alarga o nosso horizonte intelectual. O descortiná-lo nos traz prazer. ”

João Colodel

RESUMO

O trabalho busca contribuir com a discussão das principais transformações econômicas ocorrida no Vale do Araranguá no período de 1880 a 1955. Dessa forma, foi feito uma análise histórica da ocupação humana na região, diante da tarefa que seu território desempenhou desde meados do século XVII, onde foi rota de passagem de exploradores, missionários, tropeiros e viajantes. Como também, contextualizou-se um pouco sobre o surgimento dos municípios que hoje compõem a AMESC (Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense), desde a criação dos mesmos até o processo de emancipação de Araranguá. Para satisfazer o objetivo central do trabalho, foi realizada uma pesquisa de caráter bibliográfico e documental, sobre a ótica da formação econômica da região, com informações extraídas de livros, artigos científicos e documentos contemporâneo. Procurou-se organizar um conjunto de informações que possibilitasse a análise dos traços mais gerais do processo de desenvolvimento econômico ocorrido na região.

Palavras-chave: Formação Econômica; Vale do Araranguá; Caminhos; Imigração; Municípios.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Inventários que possuíam e não possuíam escravos na lista de bens.....36

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Caminho da Praia (Colônia de Sacramento - Laguna).....	21
Figura 2 - Caminho dos Conventos (Colônia de Sacramento - Lages)	25
Figura 3 - Carta Cartográfica de Santa Catarina 1917.....	43
Figura 4 - Primeiro território desmembrado do Município de Araranguá.....	46
Figura 5 - Plano Rodoviário de Santa Catarina 1939.....	49
Figura 6 - Processo de desmembramento do Município de Araranguá.....	51
Figura 7 - Processo de desmembramento do Município de Turvo.....	54
Figura 8 - Processo de desmembramento do Município de Sombrio.....	59

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Atividades econômicas da Freguesia do Araranguá 1840 – 1900	35
Tabela 2 - Movimento da produção das fábricas de produtos suínos de Araranguá durante a safra do mês de maio a dezembro de 1936.....	47
Tabela 3 - Vendas efetuadas pela (EFDTC) ramal Araranguá no ano de 1936.....	48

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMESC	Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense
AMREC	Associação dos Municípios da Região Carbonífera
EFDTC	Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2. FUNDAMENTAÇÃO TEORICA	15
2.1 PRIMEIROS POVOS.....	15
2.2 OCUPAÇÕES TERRITORIAIS NO SUL DA COLÔNIA: VALE DO ARARANGUÁ NA ROTA DE PASSAGEM	17
2.3 COMÉRCIO DE GADO E MULA: TRÁFEGO PELO CAMINHO DA PRAIA.....	21
2.4 CAMINHO DOS CONVENTOS E OS PRIMEIROS NÚCLEOS DE POVOAMENTO NO VALE DO ARARANGUÁ.....	24
3 NOVOS PROCESSOS DE POVOAMENTO	29
3.1 IMIGRAÇÃO AÇORIANA	29
3.2 NÚCLEOS POPULACIONAIS NO INTERIOR	31
3.3 CRIAÇÃO DA FREGUESIA NOSSA SENHORA MÃE DOS HOMENS: ATIVIDADES ECONÔMICAS E TRABALHO ESCRAVO	34
3.4 IMIGRAÇÃO EUROPEIA	37
4 OS PRIMEIROS MUNICÍPIOS.....	39
4.1 ARARANGUÁ.....	39
4.2 TURVO.....	51
4.3 SOMBRIO	55
CONSIDERAÇÕES FINAIS	60
REFERÊNCIAS.....	62

1 INTRODUÇÃO

Ao estudar a formação econômica e social de um país, cidade ou região, podem-se responder muitas questões relacionadas ao seu contexto atual. Seus desdobramentos ao passar do tempo, de certa forma, ajudam a explicar seu atraso ou avanço econômico e social, ajudam também a preservar sua cultura. Segundo Colodel (1987), o ser humano sempre quer saber quem é, de onde vem e para onde vai, e a história permite-lhe se aprofundar nas respostas a essas indagações.

Fatores históricos, como se deu a formação econômica, os recursos naturais, são de suma importância para o conhecimento do desdobramento da formação de uma região. Nesse sentido, o presente trabalho, busca elencar, ao analisar a junção desses fatores, como se deu a formação do Vale do Araranguá, que é o tema pertinente do estudo. Ao tratar-se de uma pesquisa histórica, o objeto delimitado é o Vale do Araranguá no período de 1880 a 1955, que atualmente, possui uma população de 198.774 habitantes, segundo o último censo do IBGE de 2017 (IBGE, 2017) e está localizada a 210 km ao Sul da capital catarinense.

Dessa forma, o presente estudo visa apresentar como ocorreu a ocupação humana do território do Vale do Araranguá durante os séculos XVII, XVIII e XIX. Sabendo que a faixa litorânea da região, desde o século XVII, já era rota de passagem de navegantes e tropeiros, tendo sua primeira população (não indígena) decorrente destes movimentos.

A partir de 1880, o Extremo Sul Catarinense desmembra-se do município de Laguna, tornando-se o município de Araranguá. Seu território se estendia do Rio Urussanga, ao Norte, até o Rio Mampituba, ao Sul, na fronteira com o Rio Grande do Sul. A Oeste fazia divisa com a Serra Geral e a Leste com o Oceano Atlântico, até mesmo o atual município de Criciúma pertencia ao seu território.

Na década de 1880 a região recebeu imigrantes europeus, que estabeleceram pequenos núcleos de urbanização. Suas atividades econômicas se expandiram, fortalecendo sua dinâmica regional e afastando-se progressivamente do domínio de Laguna.

Diante dos fatos aqui mencionados levanta-se a seguinte questão: como ocorreu a formação e expansão econômica do Vale do Araranguá e quais foram seus desdobramentos com o passar do tempo? Para responder à questão proposta será estabelecido como objetivo geral analisar a formação e o desenvolvimento econômico

da região, e mostrar o papel dos agentes envolvidos nesse processo. Os objetivos específicos, por sua vez, distribuem-se em:

Analisar o crescimento dos municípios que compõem o Vale do Araranguá, que levaram os mesmos a adquirir sua própria capacidade econômica, iniciando processos políticos de emancipação a partir da década de 1920; destacar os processos de imigração de descendentes lusos e europeus para a região, sua especialização na agricultura com ênfase na pequena propriedade rural e nos pequenos estabelecimentos comerciais; por fim, analisar os desdobramentos logísticos, como a abertura das primeiras estradas, da linha férrea, das redes de telégrafo e das linhas postais.

Para satisfazer tais objetivos, o trabalho será dividido em três capítulos: no primeiro capítulo será destacada a ocupação territorial do Vale do Araranguá, bem como a situação na qual se encontravam essas terras antes da chegada dos primeiros desbravadores. Além disso, será analisada a posição estratégica da região Sul na política portuguesa de manutenção do seu domínio territorial, construindo a primeira estrada terrestre que ligava o Sul ao Norte do país, e o território do Vale do Araranguá, pela sua localização topográfica, ofereceu seu corredor litorâneo, desempenhando uma tarefa importante.

No segundo capítulo, objetiva-se discorrer sobre interiorização da região, fato que se efetivou com a chegada do imigrante açoriano e europeu. Com os imigrantes estabelecidos, as atividades econômicas se expandiram, fortalecendo os pequenos núcleos populacionais. O capítulo discorre, também, sobre a criação em 1848 da Freguesia Nossa Senhora Mãe dos Homens atual (Araranguá), que em 1880 foi elevada à categoria de município próprio se desmembrando de Laguna.

No terceiro capítulo, realizou-se uma análise sobre o processo de fragmentação territorial do município de Araranguá, processo que se iniciou em 1925 e se estendeu até 1997, e teve como foco os motivos que levaram esses pequenos distritos na época, adquirirem sua emancipação. Além disso, são discutidos os rebatimentos logísticos do desenvolvimento econômico na região, na busca, de identificar sua evolução. Desta maneira, procurou-se situar as atividades econômicas desenvolvidas no Vale do Araranguá no começo do século XX.

Quanto ao processo metodológico, o estudo passou por algumas etapas. Como se trata de uma pesquisa de natureza bibliográfica e documental, inicialmente, foi organizado um levantamento por meio de livros, artigos e documentos

contemporâneos relacionados ao tema em questão. Para Gil (1991) a principal vantagem deste tipo de pesquisa reside no fato de que permite ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla caso se fizesse uma pesquisa direta. Além de utilizar-se de material que não receberam ainda um tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetivos da pesquisa.

A literatura selecionada para esta pesquisa conta com autores que possuem suas obras voltadas aos estudos sobre a história da região, os quais contam com duas vertentes: a tradicional e as novas abordagens. Entre as abordagens tradicionais destaco Raulino Reitz e Paulo Hobold.

Na obra de Reitz (1947) mencionada acima, eventualmente, uma das primeiras obras sobre o Vale do Araranguá, denominada “Paróquia de Sombrio: ensaio de uma monografia paroquial 1938 a 1948”. Uma obra que apresenta a organização espacial e histórica do município de Sombrio. A obra retrata o progresso religioso e social dando significativa contribuição com dados bastante detalhados sobre a terra, o povo e as realizações sociais na região.

Analisando ainda as abordagens tradicionais, Hobold (2005) por sua vez, traz em sua obra “A História de Araranguá” (organizada por Alexandre Rocha), um relato sobre a ocupação da região, desde a exploração e ocupação do território em meados do século XVII, até a República. Para tal, traz estudo da importância que o território do Vale do Araranguá desempenhou na interligação entre o Norte e o Sul do país, devida sua localização geográfica. Além disso, a obra aborda a ocupação luso-açoriana e outras colonizações de grupos não portugueses, que principalmente no século XIX, preencheram o espaço demográfico da região.

Em relação às novas abordagens sobre a história do Vale do Araranguá, destaca-se as obras de João Leonir Dall’Alba e Antônio César Spricigo. A obra de Dall’Alba “Memórias do Araranguá” publicada em (1987) foi escrita a partir de relatos contidos em diários pessoais do telegrafista Bernardino Senna Campos, que nasceu em 1873 em Desterro e viveu em Araranguá chegando em 1894 para reinstalar a rede de telégrafo que anteriormente havia sido desativada e transferida para Torres. A partir dessa obra foi possível identificar com imagem os acontecimentos da época, pois a obra consta com 176 páginas e 169 fotografias. Bernardino Senna Campos registrou por escrito e por fotografias, os acontecimentos da cidade, no período que viveu em Araranguá. Porém não se pode tratar das informações do memorialista Senna como

as únicas capazes de explicar o passado do Vale do Araranguá, pois muitos dos acontecimentos não estavam ao seu alcance ou não eram do seu interesse, mas mesmo assim não reduzem sua contribuição sendo uma das bases dessa pesquisa.

Spicigo (2007) por sua vez, traz em sua obra intitulada “Sujeitos Esquecidos, Sujeitos Lembrado: entre fatos e números, a escravidão registrada na Freguesia do Araranguá no século XIX”, uma análise sobre o discurso historiográfico produzido sobre a região, a partir da primeira metade do século XX. Obras escritas na grande maioria por descendentes italianos e alemães. O autor relata o silêncio presente nessas obras sobre os negros escravos que historicamente estiveram presentes na Freguesia, mas que foram sendo excluídos pela produção de um discurso que evidencia quase que exclusivamente o imigrante europeu, como se os escravos jamais tivessem existido na Freguesia do Araranguá.

Além do enfoque sobre o silêncio da presença escrava nas obras, o autor traz uma análise de documentos cartoriais: inventários de *post-mortem*, cartas de alforrias, registros de nascimento e casamento, elaborando um raio-X sobre a Freguesia do Araranguá no século XIX. Com os documentos foi possível analisar a estrutura econômica, as atividades produtivas desenvolvidas na Freguesia e dar visibilidade aos escravos que, por motivos vários, ficaram de fora dos registros literários anteriores. A obra de Spicigo (2007) se destaca das demais por se tratar de documentos cartoriais oficiais de pessoas que viveram na região. Essa nova abordagem traz um novo entendimento sobre o assunto.

Essas são algumas das obras utilizadas para a realização desta pesquisa, no entanto, outros autores também foram pesquisados no decorrer do trabalho. Vale ressaltar que esta é uma pesquisa de caráter bibliográfico e documental, então se procurou por meio de documentos contemporâneos e obras já publicadas, as respostas aos questionamentos iniciais sobre o referido assunto.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEORICA

Muito da formação e da evolução do processo de desenvolvimento da região, já foi exposto em estudos anteriores, em especial a obra de Hobold (2005) intitulada “A História de Araranguá”, no qual o autor relata como ocorreu a formação da Freguesia do Araranguá. Deste modo, junto a esta obra foram utilizadas outras bibliografias escritas por memorialistas locais, que descreveram a formação dos municípios que hoje compõem a AMESC (Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense) e a AMREC (Associação dos Municípios da Região Carbonífera). No entanto, a maior dificuldade foi ter que lidar com a pouca diversificação destas fontes históricas. Sendo assim, cabe fazer uma breve caracterização histórica, a fim de contextualizar os traços principais da formação econômica do Vale do Araranguá.

2.1 PRIMEIROS POVOS

O traço fundamental da paisagem natural do Vale do Araranguá é dado pela conformação geral do seu relevo, que apresenta Serra e Mar em seu território, como também, uma abundância de lagoas e vultosos rios. Condições benéficas para busca de alimentos, principalmente a pesca e a caça, fatores de fixação e ocupação de território, o que faz pensar que na região se fazia presença do índio há muito tempo (AMESC, 2019). No Sul catarinense, existe um consenso entre historiadores e arqueólogos de que as terras eram ocupadas por índios da tribo Carijós. Hobold (2005) relata que:

Na época do descobrimento da América e do Brasil estavam eles [Carijós] estabelecidos na vasta extensão desde o interior de São Paulo até o rio Tramandaí e segundo os melhores estudos antropológicos, ocupavam esse território desde o século XIV. [...] Os Carijós concentraram-se preferencialmente nas áreas litorâneas, por que estas apresentavam recursos mais estáveis devido à abundância de moluscos, peixes e crustáceos nos ambientes costeiros, lacustres e florais e que não ofereciam grandes dificuldades para a colheita (HOBOLD, 2005, p. 24-25).

O número de índios na região é impreciso, estudos apresentam que este povo parece ter sido bem numeroso. Sabe-se por relatos de missionários em Santa Catarina, que os índios Carijós tinham pele clara, olhos azuis, cabelo claro, fino e liso. O padre Inácio de Siqueira junto com o padre Francisco de Moraes em 1635, em

missão em Laguna, relata que a nação Carijó era a melhor e mais dócil de todas as demais nações do Brasil (HOBOLD, 2005).

As características físicas mencionadas anteriormente, levantam sondagem que os índios Carijós tiveram algum contato com náufragos que navegaram sobre o litoral catarinense em busca de riquezas minerais e vegetais. Relatos e documentos encontrados indicam que paralelo às expedições oficiais de portugueses e espanhóis, existia, também, expedições de exploração do Litoral Sul catarinense por navegadores particulares: piratas, corsários, exploradores de diferentes nacionalidades que buscavam riqueza no litoral que rendessem lucros aos seus financiadores (DALL'ALBA, 2008).

Essa sondagem sobre os primeiros contatos dos europeus com os habitantes indígenas do Litoral Sul catarinense, fica exposto na obra de Dall'Alba (2008) 'Santa Catarina Estado de Graça' a obra apresenta impressões, a partir de interpretações de documentos e relatos feitos por pessoas que vivenciaram os acontecimentos.

Creio que por dois séculos Santa Catarina foi quase esquecida, seja por portugueses, seja por espanhóis. Houve, sim, muitos náufragos, já que a costa catarinense era dita – cemitério dos navios. Os navios se perdiam, mas muitos marinheiros se salvavam. [...] Muitos eram prófugos que se viam livres do serviço forçado nos navios dos piratas ou mesmo dos descobridores, dos que buscavam colonizar o rio da prata, melhor, buscavam minas de prata que nem a do Peru. Naufragavam e com muito custo se salvavam e aqui ficavam caindo nos braços das cunhãs índias. [...] Mesmo sendo de cultura ocidental, os náufragos faziam questão de sumir com suas tradições e viver na cultura indígena (DALL'ALBA, 2008, p. 18-19).

Devido a fatores adversos não se encontra registros nítidos dos primeiros contatos dos exploradores europeus com os indígenas que habitavam a região. Os primeiros registros entre esses povos acontecem no decorrer da ocupação territorial Sul catarinense em meados do século XVII, onde bandeirantes e jesuítas tinham interesses com os nativos da região. Os bandeirantes interessados em aprisioná-los para vender como escravos; os religiosos interessados em cristianizá-los. Além disso, o início da colonização europeia na região, em meados do século XIX, foi inevitável o enfrentamento dos colonos com os índios que ainda restavam, e a disputa por espaço acarretou vítimas dos dois lados.

As abordagens tratadas acima buscaram relatar os primeiros contatos e um pouco da cultura desses habitantes, com o objetivo de contribuir para a contextualização dos primeiros povos que habitaram o Vale do Araranguá.

2.2 OCUPAÇÕES TERRITORIAIS NO SUL DA COLÔNIA: VALE DO ARARANGUÁ NA ROTA DE PASSAGEM

Até o começo do século XVII, o Sul e especialmente Santa Catarina era pouco habitada. Como nessa época não havia uma grande cidade, as viagens de exploração do litoral Sul eram frequentes, como também, a procura das minas de ouro, prata e índios. Em meados do século XVII foram estabelecidas pequenas populações no litoral catarinense por bandeirantes vindo das vilas de Santos, São Vicente e Cananéia, que tinham interesses comerciais sobre a região, incluindo a captura do índio, atividade econômica que repousava na caça e venda para consumidores situados no Nordeste da colônia (HOBOLD, 2005).

Como o território já era conhecido pelos bandeirantes, os vicentistas paulistas, organizados na forma de bandeiras colonizadoras, iniciaram a ocupação do espaço fundaram três núcleos ao longo do litoral: São Francisco em 1645, Desterro em 1651 e Laguna em 1676. Segundo Hobold (2005) o tráfico de índio se tornou um comércio lucrativo, e as explorações bandeirantes se tornavam cada vez maiores. As áreas onde os bandeirantes aprisionavam indígenas iam além do porto de Laguna e chegavam até o Rio Araranguá e Tramandaí. A ambição pela escravização dos indígenas começa a diminuir na medida em que vai dificultando sua localização e captura, e os senhores de engenho do Nordeste da colônia começam a se abastecer com escravos vindos da África.

Essa pequena ocupação populacional no Sul do território português não prevalece no território espanhol, mais precisamente no interior do seu território, na cidade de Potosí a maior produtora de prata de toda colônia espanhola. Descoberta as minas, suas atividades extrativas concentraram-se em torno dela um grande contingente populacional, aproximadamente 150 mil superando na época as cidades de Paris, Londres e Lisboa (CHANU, 1980).

Potosí localizava-se onde hoje é a Bolívia, uma região distante do litoral. Os metais preciosos extraídos das suas minas, eram transportados no lombo das mulas até o Porto Belo no Panamá, para serem remetidos para Sevilha, assim

garantindo o monopólio comercial e o controle das operações mercantis e remessas de prata entre colônia e metrópole.

Além da rota oficial da prata, foram criadas rotas secundárias da prata de Potosí, uma delas era o caminho do Rio da Prata chegando ao porto de Buenos Aires. Devido à posição afastada da rota oficial e a busca de mercadorias mais baratas, se desenvolve na região de Buenos Aires o comércio ilícito. O contrabando florescia na região, e os principais elementos responsáveis pelo desenvolvimento da rede contrabandista em Buenos Aires eram os portugueses, devido à relativa proximidade do Rio da Prata com os portos brasileiros que facilitava o comércio.

Segundo Chaunu (1980) durante o século XVII, a colônia portuguesa exerceu a função de centro exportador de produtos alimentícios e manufaturados para Buenos Aires. Os principais meios de pagamentos dessas mercadorias eram os metais preciosos desviados do domínio espanhol. A prata desviada para o Brasil e Portugal talvez tenha chegado de 10% a 25% da produção de Potosí por volta dos dois primeiros decênios do século XVII.

Esse lucrativo comércio contrabandista, acirrou ainda mais uma disputa antiga entre Portugal e Espanha sobre a divisão territorial na América. O tratado de Tordesilhas não resolveu esse impasse, devido seus problemas técnicos a respeito principalmente a dimensão das léguas a qual se faria a medição para demarcação dos limites traçados. Sem estes limites estabelecidos, Portugal em 1680 funda a Colônia do Sacramento, na margem esquerda do Rio da Prata, e defronte da cidade de Buenos Aires, que tinha como função desde o princípio muito clara: burlar o monopólio comercial da Espanha no estuário do Rio do Prata, e com isso continuar a ter acesso à parte da prata que descia de Potosí. A presença de Portugal na região não foi tolerada pelos espanhóis que a atacaram, tomaram e destruíram diversas vezes.

A base da Colônia do Sacramento era mantida desde o Rio de Janeiro, e essa distância de cerca de 2.000 km sempre representou para os portugueses sérios problemas de comunicação, abastecimento, apoio logístico e militar. Essa série de problemas para manter a Colônia de Sacramento eleva a região Sul um importante papel de apoio à presença portuguesa na região do Rio da Prata, pois para assegurar o domínio do seu território, iniciou um movimento para fixar povoadamentos na região, e Laguna, portando, o último ancoradouro seguro torna-se um ponto estratégico para os portugueses, que em 1682 convidaram o vicentista Domingos de Brito Peixoto,

homem experiente em trabalhos de descoberta, para explorar e promover a região Sul da capitania.

Em 1684, chegou ele (Domingos de Brito Peixoto) em Laguna, com sua família, e ainda seus filhos Francisco e Sebastião e bom número de escravos. Após renhida luta com os índios localizados na região levantou os fundamentos da povoação. Com pruridos de conquistar, atirou-se imediatamente ao desbravamento dos campos do sul, ate à lagoa dos Patos, devendo não raras vezes travar combates com os Tapes e os Minuanos, indígenas que se opunham à invasão de seus territórios e ao arrebanhamento de seu gado (HOBOLD, 2005, p. 46-47).

A ocupação no território Sul da colônia, precisamente em Laguna, inseriu-se nesse modo, dentro da estratégia dos portugueses de manutenção do seu território. Além disso, a ocupação para a região Sul nessa época era orientada também pela busca de encontrar metais preciosos e mão-de-obra indígena.

Na carta direcionada ao Rei, Domingos de Brito Peixoto expôs a sua pretensão de povoar Laguna e ofereceu ao seu Real serviço.

Um vassalo morador na Vila de Santos, que vivia abastado de bens, com dois mil cruzados de renda, aparentado com as melhores famílias desta capitania, me animei a querer fazer a conquista da Laguna, terras muito férteis e abundantes de pescados e carne e para a mais lavoura, com a vizinhança das de Buenos Aires, donde me parece haverá maiores haveres; pelo que me resolvi a fazer duas embarcações, uma que perdi haverá já 14 anos, outra que de presente voa à minha custa com meus filhos, parentes e amigos com desígnio de mandar fazer diligência por prata, porque por alguns sinais entendo não faltara (KUHN, 2006, p. 31-32).

Como não foi oficialmente descoberta as minas auríferas, coube ao explorador bandeirante Domingos de Brito Peixoto o projeto de povoamento de Laguna, território vizinho às possessões espanholas. Convém ressaltar que o território conhecido hoje como Vale do Araranguá era, neste período, compreendido como terras de Laguna.

Na tese de Kuhn (2006) menciona o início do povoamento de Laguna como também suas primeiras atividades econômicas.

O vilarejo de Laguna permaneceu em situação bastante difícil nos anos iniciais da sua fundação, mas em 1693 começa a ser construída a igreja sinal de que já havia moradores suficientes. Nos primeiros anos de ocupação o crescimento do povoado foi incipiente, sendo que em 1715 a vila recém-criada vivia trinta casais. [...] Em 1720 a vila se compunha de quarenta e duas casas de pau a pique, coberta de palha, e sem arruamento regular, contendo

trezentas pessoas de confissão, que comerciavam em farinha, peixe seco, carne salgada e cordoaria de cipó Imbé (KUHN, 2006, p. 33-34).

Com o povoamento estabelecido, partiam de Laguna diversas expedições de exploração para o Sul do seu território, encontrando muitos rebanhos de gado dispersos pelos campos das antigas missões jesuítas. Essas expedições, que partiram de Laguna, tinham uma função estratégica e econômica, pois incorporava ao conhecimento português toda uma vasta região de campos naturais propícios à atividade pecuária, atividade fortemente estabelecida sequentemente, assegurando a ocupação dos campos de Viamão a partir da década de 1730 (KUHN, 2006).

O gado encontrado nos campos meridionais, logo se tornou uma fonte de renda para os lagunenses, que o arrebatavam e comercializava com o centro da colônia na forma de courama, sebo e carne seca, que era conduzido para Laguna e enviada para São Paulo e Rio de Janeiro por via marítima, passando pelo território que viria a ser o Vale do Araranguá, que antes de possuir núcleos de povoação era uma importante rota de passagem (HOBOLD, 2005).

Abaixo figura – 1 apresenta o primeiro caminho terrestre aberto pelos exploradores e ligava Laguna – Colônia do Sacramento, denominado Caminho da Praia:

Figura 1 - Caminho da Praia (Laguna – Colônia de Sacramento)



Fonte: Elaborado pelo autor.

O caminho de mais de cento e cinquenta léguas entre os dois mais meridionais redutos civilizatórios luso-brasileiros (Laguna – Colônia de Sacramento), foi utilizado por missionários jesuítas, exploradores, tropeiros e viajantes. Parte do seu trajeto, era percorrido pela faixa costeira do território do Vale do Araranguá, e entre meados do século XVI era a única, que então, permitiu a interligação entre esses dois redutos civilizatórios. De acordo com Kuhn (2006), apenas em 1737, a partir da fundação de Rio Grande, e vencida a barra, foi possível a instalação de um porto para navegação marítima, que ligou o porto de Laguna ao porto de Rio Grande.

2.3 COMÉRCIO DE GADO E MULA: TRÁFEGO PELO CAMINHO DA PRAIA

A grande quantidade de gado disperso pelos campos meridionais, despertou o interesse econômico, que iniciou um deslocamento de homens de todas as condições com a propósito de exploração econômica dessas terras. A exploração

dos rebanhos de gado fez surgir as estâncias que esboçaram em grandes linhas da atividade pecuarista.

A base econômica do Extremo-Sul será a pecuária. Os campos imensos que o constituem, com uma vegetação herbosa que dá boa forragem, lhe são altamente favoráveis. O gado multiplicar-se-á aí tão rapidamente que, embora mais ou menos abandonado e sem trato especial algum, adquirirá uma densidade que não tem paralelo em outra região da colônia (PRADO, 2012, p. 94-95).

De Laguna, deslocou-se grande quantidade de gente para estabelecer criatórios ao longo da faixa litorânea, que se estendia de Laguna até Rio Grande, iniciando o comércio de gado com o centro da colônia. Principalmente com exportação de couro, sebo e carne seca.

Durante esse mesmo período, são descobertas as minas de ouro em Minas Gerais, o que elevou a importância dos rebanhos de gado dos campos meridionais. Segundo Fausto (2006) o surto da mineração ocasionou um gigantesco deslocamento populacional para a região mineradora. Decorridos os primeiros anos de mineração, a região pouco habitada, concentrava cerca de 50% da população brasileira.

O grande contingente populacional acabou por criar graves problemas de abastecimento, pois a mão de obra direcionou-se para a exploração do ouro. Além da crise de mantimentos, a crescente circulação de metais preciosos teve reflexo direto no preço dos alimentos, que atingiram valores bastante elevados se comparados aos praticados em outras regiões da colônia. A fim de retirar maiores lucros e aproveitar dos surtos inflacionários, abriu chances de um intercâmbio comercial entre o gado dos campos meridionais para as Minas Gerais, pois o fornecimento de gado do Nordeste havia escasseado em virtude das grandes secas (PRADO, 2012).

É a partir deste momento, que a região Sul, começou a participar de forma mais expressiva da história econômica da colônia. Eram nos campos de Tramandaí, Viamão e Rio Grande, onde se encontravam as estâncias de gado, de muares e de equinos. Os paulistas vendiam gado aos tropeiros que, por sua vez, vendiam e comercialização por outros produtos na região de Minas Gerais. No início, os paulistas traziam o gado do Sul (desde Rio Grande) pelo Caminho da Praia até Laguna, enviando-os por barcos para São Vicente e São Paulo, ou então eram abatidos, charqueados e enviados em forma de fardos ou carne seca.

Além da carne seca, as jazidas necessitavam de transporte animal, pois seu relevo acidentado não permitia o uso de carroças ou carro de bois. Conforme Goulart (1961) o transporte nas zonas de mineração teve diversas fases de evolução. No início da exploração das minas, os índios e os negros escravizados junto com os mamelucos assalariados, eram os que se constituíram nos únicos meios de transporte, não só nos curtos trajetos, como também nos longos.

Enquanto cresciam as necessidades por transportes mais eficientes e econômicos para transportar o ouro e também os mantimentos, buscou-se uma solução imediata. Se antes as minas de Potosí exigiam muitos muares para seu abastecimento e transportar a produção, a descoberta de ouro na colônia portuguesa estava a requisitar o mesmo transporte, então a solução encontrada foi o transporte de muar e cavalo que eram escassos nas regiões auríferas de Minas Gerais como também, em São Paulo, o polo monopolizador e mediador de toda a região.

Segundo Goularti Filho (2002) a região das Minas Gerais se tornou, nesse período, um grande consumidor dos muares encontrados nos campos do Sul. Com a expansão das atividades auríferas no início do século XVIII, e as minas localizadas numa região montanhosa e distante do litoral, a mula foi o principal meio de transporte. No seu lombo, do litoral, sobretudo do Rio de Janeiro, subiam os mantimentos e, em direção ao porto, desciam os metais preciosos.

Segundo entendimento do autor, com a redução das atividades de mineração no final do século XVIII, o mercado de mulas se direcionou para outros consumidores. Com o surgimento do complexo cafeeiro, São Paulo passa a ser o grande consumidor das mulas vindo dos campos meridionais, o animal servia para fazer o transporte do café, além de outras mercadorias, em direção ao porto de Santos (GOULARTI FILHO, 2002).

Assim, os campos meridionais com seus imensos rebanhos de mulas e equinos, foram à solução para o estrangulamento logístico da região central, fornecendo o valioso animal. Numerosas tropas de muares passaram a ser encaminhadas para São Paulo e, daí, escoadas para outras direções, principalmente às minas, onde os muares se impuseram como cargueiros ideais devido as suas qualidades inatas para este serviço. Este comércio de muares veio intensificar, ainda mais, o tráfego pelo Caminho da Praia.

O transporte dos rebanhos pela faixa costeira, entre os morros e as praias era penoso e quase impraticável de ser percorrido, o que possibilitou aos exploradores

a abertura de um novo caminho entre Laguna e os campos de Lages pela margem do Rio Araranguá (na época Ribeirão Cangicaçu), por volta de 1728, este que veio a ser conhecido como “Caminho dos Conventos”. A abertura desse novo caminho, tinha como objetivo conduzir as tropas de muares dos campos do Sul para os campos gerais da Vila de Curitiba, para depois serem conduzidos até Sorocaba. Desta forma, os paulistas evitavam o custo do frete marítimo e outros fretes intermediários, para obter melhores preços nas feiras de Sorocaba.

2.4 CAMINHO DOS CONVENTOS E OS PRIMEIROS NÚCLEOS DE POVOAMENTO NO VALE DO ARARANGUÁ

O Caminho dos Conventos aberto em 1728 pelo Sargento-mor Francisco de Souza e Faria, começou perto da praia, nas proximidades do Morro dos Conventos, a 15 léguas ao Sul de Laguna, seguindo a margem do Rio Araranguá, da sua foz no atlântico até as nascentes quase no paredão dos aparados da Serra. O caminho ligava o litoral aos campos de cima da serra e seguia em direção aos campos naturais que se abriam até a Vila de Curitiba, continuando no trecho já existente até a Vila de Sorocaba.

Na obra de Hobold (2005), um memorial denominado “Notícia” – datado de 21 de fevereiro de 1738 escrito por Francisco de Souza Faria e dirigido ao padre-mestre Diogo Soares, relata como foi feita a abertura do primitivo Caminho dos Conventos.

(...) Saindo de Laguna marchei com toda a tropa pela praia a buscar o rio Araranguá, e nele o sítio a que chamam os Conventos, distante da laguna, e ao Sul dela pouco mais de 15 léguas. Neste sítio, em 11 de fevereiro de 1728, dei princípio ao caminho rompendo mato fechado. (...) segui rio acima, e o tornei a passar na cabeceira, em um sítio onde chamam a Orqueta, aonde principiam os morros da serra chamada Paranapiacaba (lugar onde se avista o mar), e de que nascem muitos e vários ribeirões todas de pedras. Entre os morros achei um espigão por onde subi com toda a tropa depois de 11 meses de contínuo trabalho, fazendo o caminho atalho aberto, e é o único por onde se pode subir a serra. Desde os Conventos até o sítio que terão 23 léguas tudo são matos, cortado de vários córregos, em que entre pontes e estivas passarão de 73 as que lhe fiz, tudo a força de braço, e só com 65 pessoas, e 32 cavalgaduras. Subida a serra dei logo em campos e pastos admiráveis e neles imensidade de gado, tirados das campanhas de nova colônia, e lançados naqueles sítios pelos Tapes das aldeias dos padres jesuítas no ano de 1712 (HOBOLD, 2005, p. 72-73).

Walter Piazza (1983, p.169) menciona que “tanto os habitantes da Ilha de Santa Catarina, como os de Laguna, não se mostraram favoráveis à abertura dessa via de comunicação pelo interior, pois viria prejudicar, sobretudo, o comércio e o desenvolvimento das duas povoações”. Para Barroso (1995), além do tráfego de animais, o Caminho dos Conventos estabelecia uma comunicação mais segura entre Rio de Janeiro e a Colônia de Sacramento, livrando dos azares da navegação marítima.

Abaixo figura – 2 apresenta o novo caminho aberto por Francisco de Souza Faria, trajeto percorrido na margem do Rio Araranguá

Figura 2 - Caminho dos Conventos (Colônia de Sacramento - Lages)



Fonte: Elaborado pelo autor.

Com o caminho aberto, entre 1731 e 1732 coube ao estancieiro Cristóvão Pereira de Abreu, então criador de gado na Colônia de Sacramento, explorar e fazer benfeitorias nesse novo sistema de comunicação.

Partindo da Colônia de Sacramento, com oitentas cabeças de gado, foi melhorando os caminhos, construindo estivas nos alagadiços, pontes e

pontilhões – estas e este superior a trezentos -, canoas e balsas. (...) e de forma tal que, 1733, aparecia em São Paulo, chefiando uma tropa apreciável onde se contavam mais de três mil cavalgadas e quinhentas vacas, de sua propriedade e dos demais tropeiros que o acompanham, sob a condução de mais de cento e trinta pessoas (PIAZZA, 1983, p.169-170).

Com a conclusão da marcha de Cristóvão Pereira de Abreu da Colônia de Sacramento até São Paulo, o Caminho do Sul pode ser constituído em três partes: O primeiro caminho denominado Caminho da Praia que as tropas percorriam desde 1721 chegando à Laguna de onde se exportava carne salgada, sebo e couro, embarcando no porto de Laguna; O segundo caminho denominado Caminhos dos Conventos aberto por Francisco de Souza e Faria aberto na margem do Rio Araranguá, penetrando nos campos de cima da serra em direção a Lages e logo em seguida para Vila de Curitiba; O terceiro caminho fora da concessão de Francisco de Souza e Faria, pois já existia franco, é o caminho ligando Vila de Curitiba a São Paulo (PIAZZA, 1983).

Segundo Kuhn (2006) a fixação do Caminho dos Conventos em 1728, intensifica o processo de decadência de Laguna, fazendo crescer o êxodo dos Lagunense em direção à ocupação dos campos de Viamão. Nessa conjuntura, os campos de Viamão experimentaram um acelerado crescimento populacional, sendo que em 1746 já existia na região cerca de cinquenta famílias com mais de duzentas pessoas, entre elas algumas de prósperos fazendeiros, e outras nove famílias com cerca de oitenta pessoas que viviam na região de Tramandaí, território vinculado à Viamão.

Todavia, não seria correto pensar em um esvaziamento completo da Vila de Laguna, que apesar da ocorrência de uma imigração de alguns moradores Lagunenses para estabelecer criatórios de gado e mulas nos campos de Viamão, a vila manteve-se com uma população sempre maior (até meados do século), e no mesmo ano de 1746 na Vila de Laguna moravam cerca de 120 famílias com mais de 700 pessoas (KUHN, 2006).

As jornadas de transporte de gado e mulas dos campos do Sul ao Norte da colônia duravam muitos meses em um ritmo lento. Ao longo do caminho os descansos das tropas se tornavam pouso, dando origem a currais e fazendas, logo surgia nas suas imediações um ou outro morador, erguendo palhoça, acomodando criações, plantando milho e passando a negociar com os homens das tropas que ali pernoitassem, assim fazendo surgir os primeiros moradores. Das paradas obrigatórias

para descanso, que as tropas faziam até chegar a São Paulo, surgiram novos povoados.

Segundo Hobold (2005) o uso contínuo do Caminho dos Conventos acarretou na ocupação paulatina da área, com casas, roçados para produção de alimentos, plantações de milho e abrigos para as cargas, gado, tropeiros e outros viajantes. A atual cidade de Araranguá localizada antes da subida da Serra Geral era parada de descanso para os tropeiros antes de enfrentar a Serra da Pedra em direção aos campos de Lages, fazendo surgir um dos primeiros núcleos de moradores fixos da região, que levou o nome de Pouso Capão da Espera.

Capão da Espera, sítio pela localização geográfica logo após o início da estrada Conventos/Curitiba, é pouso obrigatório para as tropas, vindas do Sul antes de enfrentarem a íngreme e perigosa escalada da serra da pedra (...). Nesse constante vai e vem de gente engajada em tropeiragem dava-se entre Norte e Sul e vice-versa um importante intercâmbio econômico e social como um emaranhado de comunicações e contato entre comunidades nascentes e em formação (HOBOLD, 2005, p. 82-83).

No território do Vale do Araranguá, em decorrência da estrada Conventos – Curitiba, originaram-se posteriormente atalhos, construído por tropeiros vindos do Sul em direção a Serra da Pedra, constituindo pontos de descansos, onde, também, iriam-se constituir núcleos de povoados, como Curralinhos (Passo de Torres), Retiro da União (Sombrio), Passo do Sertão, (atual São João do Sul), Roça da Estância, hoje Praia Grande (HOBOLD, 2005).

O tráfego de tropas pelo Caminho dos Conventos que passou pelo vasto território do Vale do Araranguá, contribuiu na dinâmica econômica desses pequenos núcleos populacional ainda em formação, pois os pousos foram-se transformando em casas de comércio, o que fez crescer o comércio de compra e venda de mercadorias comuns de primeira necessidade.

O território do Vale do Araranguá, nessa época foi se transformando não somente em passagem, mas também em paragem, e deixou de ser apenas uma rota de passagem de mantimentos, mercadorias e tropas. Na extensão do caminho, estava instalado na imediação do atual (Morro dos Conventos), um posto fiscal com objetivo de patrulhar e canalizar para os cofres da Fazenda Real os impostos gerados pelo comércio de animais e mercadorias. Domingos Antônio, negociante em Torres, foi por muitos anos o responsável dos direitos fiscais, pelas passagens dos rios Araranguá,

Mampituba e Tramandaí, mantendo em cada rio balsas e canoas para as travessias frequentes das tropas de gado, diligências e dos viajantes em geral (HOBOLD, 2005).

Segundo HOBOLD (1994, p. 46), “o ciclo do luar durou 150 anos (1732 – 1880). A estrada era bastante utilizada pelos tropeiros, padres missionários, colonizadores, milicianos e pelas diligências, que tracionada por animais, transportavam pessoas, mercadorias e até o correio postal”.

O Caminho dos Conventos por suas dificuldades e distâncias maiores, foi substituído paulatinamente em meados de 1740. Outro caminho, com novo traçado facilitou a comunicação entre São Paulo e a Colônia de Sacramento. Além disto, os campos de Viamão intensificam seus criatórios direcionando muitas tropas de gado e mula para as feiras de São Paulo, ao passo que o Caminho dos Conventos obrigava os viajantes descer e subir a Serra da Pedra, o novo caminho entre a Vila de Curitiba e Viamão se fazia todo por Cima da Serra, o que facilitou muito a condução do gado para a Vila de Curitiba, em seguida para as feiras de São Paulo (BARROSO, 1995).

Com a redução do tráfego de tropas pelo Caminho dos Conventos, o caminho não foi totalmente abandonado, e o mesmo continuou a desempenhar papel fundamental no progresso da região. Principalmente quando começaram as doações de sesmarias no sul de Santa Catarina e também a expansão da colonização açoriana em direção ao Sul de Laguna. Esses fatores exigiram maior atenção do governador da capitania na conservação desse sistema de comunicação.

No dia 7 de janeiro de 1738, o Brigadeiro José da Silva Paes enviou à Câmara de Laguna uma ordem para que fosse concluída a Estrada do Litoral em direção ao Norte, chegando até Desterro, e ao Sul até Rio Grande. Também foi designado que deveriam ser disponibilizados meios para realizar a passagem dos rios Araranguá e Mampituba, e no território gaúcho dos rios Tramandaí e Arroio (COELHO, 1856).

A ordem de Brigadeiro José da Silva Pais enviada à Câmara de Laguna, demonstra a importância que a Estrada do Litoral desempenhava no progresso da região, e mesmo com a abertura de um novo caminho entre Viamão e Curitiba pelo planalto serrano, a Estrada do Litoral ainda recebia manutenções e benfeitorias.

3 NOVOS PROCESSOS DE POVOAMENTO

O primeiro ciclo de povoações no território do Vale do Araranguá permeia entre os anos de 1727 e 1730, em decorrência do tráfego contínuo do caminho das tropas que necessitava de paradas periódicas. O segundo ciclo de povoamento na região se deu a partir do processo de imigração de famílias açorianas iniciada em 1748 em Santa Catarina e Rio Grande do Sul. O terceiro ciclo de povoamento acontece no final do século XIX, com a chegada do imigrante europeu. Esses processos migratórios incrementaram o crescimento demográfico e, em consequência, o crescimento econômico da região.

3.1 IMIGRAÇÃO AÇORIANA

Segundo Piazza e Hubener (1989) a vinda de famílias açorianas para o Sul da colônia, mais precisamente no seu litoral, se dá diante da estagnação demográfica das vilas do litoral sulino, que se constituía em fator negativo para o fortalecimento da soberania portuguesa na região. A área fazia fronteira com o domínio espanhol, e por isso era constantemente ameaçada por invasão. As ameaças passaram a exigir dos portugueses medidas para defender seus direitos no campo político – diplomático, dentro dos princípios do “*uti possidetis*”¹ (PIAZZA e HUBENER, 1989).

Além disso, para Caruso (1996) o descontentamento social e econômico que assolava Açores no século XVII, fez com que Portugal organizasse a emigração espontânea da população açoriana para o território brasileiro e de modo particular para Santa Catarina e Rio Grande do Sul. As condições do litoral catarinense apresentaram-se propícias para o assentamento em função do grande número de enseadas e rios que alcançam áreas amplas.

Quanto a distribuição de terras aos açorianos que chegaram a Santa Catarina, por determinação da Provisão Régia de 09 de agosto de 1747, foi estipulado que nas terras que ainda não estiverem dadas as sesmarias, seriam dadas a cada casal açoriano sesmarias de considerável extensão de terra (PIAZZA, 1992).

¹ Dava posse da terra àquele que a tivessem ocupado e povoado e foi o ponto fundamental do tratado de Madri (1750).

No entanto, como afirma Piazza (1992), a lentidão com que se processou a concessão das sesmarias para os açorianos, muitas delas ficaram com tamanho bem inferior ao que foi prometido. Assim se diferenciou das demais regiões brasileiras, onde predominou a exploração da monocultura em vastas áreas de terras que utilizavam mão-de-obra escrava, já, no litoral catarinense a colonização açoriana foi fundamentada na pequena propriedade familiar.

Com o mínimo de condições oferecidas pelos portugueses em termos de terra, sementes, poucas ferramentas, os açorianos deram continuidade as atividades econômicas já instaladas pelos vicentistas. Muitas foram as dificuldades de adaptações as novas terras recebidas, pois as condições naturais em Santa Catarina apresentavam-se muito diferentes das Ilhas Açorianas, onde os terrenos eram de origem vulcânica e dotadas de alta fertilidade (PIAZZA, 1983).

Dentre os principais produtos cultivados pelos açorianos no litoral de Santa Catarina destacaram-se: mandioca, grãos e cana-de-açúcar, produtos básicos para alimentação, como também, foram utilizados para comercialização. Com a população açoriana surgiram os primeiros engenhos farinheiros, açucareiros e alambiques, internalizados no meio rural. Os açorianos também desenvolveram o artesanato doméstico com a fiação manual e a tecelagem do algodão para confecção de roupas, produção de móveis, louças de barros e ferramentas. Além disso, dedicaram a pecuária e com pequena expressão a pesca.

A imigração açoriana para o litoral catarinense, principalmente, para Desterro, aconteceu a partir de 1748 e se estendeu até 1756. Estes imigrantes espalharam-se para dois pontos do litoral catarinense, Norte e Sul do estado, com maior destaque para Laguna. Segundo Hobold (2005) ocorreram três núcleos de imigração açoriana em Santa Catarina, e a cidade de Araranguá estaria entre eles, analisado por Farias:

(...) a fixação gradativa dos açorianos no litoral catarinense em mais dois estágios, a saber, núcleos secundários e núcleos terciários. Os núcleos secundários, em que se incluem Araranguá e diversas outras vilas mais antigas, ocorreram entre 1760 e 1880, sendo "resultado natural da ocupação de novas terras e crescimento populacional da região". Já os núcleos terciários, "ocorreriam desde 1882 até os dias atuais", desencadeando a partir deste ciclo, a fixação de descendentes em diversas freguesias e povoações, como Criciúma, Içara, Jacinto Machado, Maracajá, Passo de Torres, Santa Rosa do Sul, São João do Sul e Sombrio, para citar as localidades ao Sul do Estado (HOBOLD, 2005, p.127-128).

Os hábitos e costumes dos imigrantes açorianos causaram grande modificação cultural, como, por exemplo, influenciaram no modo de falar, no cultivo da terra, nas construções, no artesanato, e assim modificaram a cultura e a economia da região. Capão da Espera, que na época já era referência conhecida, foi uma das primeiras localidades a receber famílias açorianas, que logo depois passaram a ocupar novas áreas do território do Vale do Araranguá (HOBOLD, 2005).

3.2 NUCLEOS POPULACIONAIS NO INTERIOR

A história do Vale do Araranguá faz parte da história de Laguna. Capão da Espera, assim como Torres, Tramandaí e Viamão, foram uma das primeiras populações identificadas naquele período, associadas ao Caminho da Praia. Estavam elas sob jurisdição de Santo Antônio dos Anjos da Laguna ou simplesmente Laguna, que era subordinada na época a Diocese do Rio de Janeiro.

Naquele período, era comum o deslocamento de pessoas que iam até Laguna batizar seus filhos ou para realizar cerimônias matrimônias. Deslocamento sempre difícil de ser feito, que fez com que a população solicitasse a construção de uma capela, para assim se livrar da dependência dessa viagem.

Desta forma, a primeira capela foi construída em 1816, e havia sido construída num local onde hoje é a Praça Hercílio Luz. Ainda que filiada à Igreja Matriz da vila de Laguna, esta passou a receber a visita do padre da Matriz para a celebração de missas, batizados e casamentos. As cerimônias e as festas religiosas ganharam cada vez mais expressão, o que fortaleceu o povoamento (HOBOLD, 2005).

O número de habitantes que havia na região no começo do século XIX, é difícil de mensurar, mas não parecia pequeno ao tomar como ponto de referência a construção da capela, sinal de que já havia moradores suficientes. Outro ponto de referência para poder mensurar o número de habitantes na região, é a visita do bispo do Rio de Janeiro D. José Caetano, que em 1815 fez por aqui sua visita pastoral em direção a Torres, cujo povoamento originou-se de elementos vindos de Laguna, e que no mesmo ano de 1815 atingia perto de 400 moradores (HOBOLD, 2005).

Os escritos a respeito da história do Vale do Araranguá, além de apresentar o desenvolvimento das primeiras populações identificadas, como Pouso Capão da Espera (atual Araranguá), apresenta também o processo de ocupação do interior da região. Na obra de Spricigo (2007), intitulada "Sujeitos Esquecidos, sujeitos lembrado:

entre fatos e números, a escravidão registrada na Freguesia do Araranguá no século XIX”, o autor busca mostrar a ocupação do interior da região, como se pode ver abaixo na citação do autor:

A Freguesia do Araranguá, durante o século XIX, não apresentava um vazio populacional. A população era diminuta, mas não era uma região habitada apenas por índios. (...) O primeiro grande evento que possibilita o deslocamento de pessoas para o interior da Freguesia do Araranguá foi à criação do Caminho dos Conventos, em 1727, por Souza Faria, ligando Araranguá ao Planalto de Lages, passando pelo atual município de Jacinto Machado, permitiu a movimentação de tropeiros conduzindo gado do litoral para a região serrana e a consequente interiorização e fixação de pessoas na área em direção a Serra Geral. Em todo o trajeto correspondente ao caminho da Serra existem comprovações da presença e fixação de moradores (SPRICIGO, 2007, p. 30-31).

Evidencia-se, segundo entendimento do autor, que alguns rios da região serviam de condutores para a população, que, em busca de terras mais férteis para o cultivo de alimento, passaram a possuir, além de propriedades no litoral, também no interior.

A obra de Colodel (1987) “Turvo Terra e Gente”, traz uma abordagem do fenômeno da imigração italiana na região, especialmente do movimento migratório de colonos italianos vindo das colônias de Azambuja e Urussanga, que no início do século XX vieram a ocupar as terras que hoje é a cidade de Turvo iniciando o povoamento.

Em 1900, Urussanga já possuía mais de 5.000 habitantes e o solo de Criciúma, não sendo fértil para a agricultura, provocou a busca de novas terras. Turvo devido à fertilidade de suas terras e prometendo um futuro promissor, atraiu várias famílias de Criciúma e Urussanga, iniciando dessa maneira o povoamento (COLODEL, 1987, p. 19-20).

No entanto, o autor relata que antes da chegada do imigrante italiano, já existia sinal da marca do homem nas terras que veria a ser a cidade de Turvo, que em meados do ano 1900 era cortada por três caminhos ou trilhas. Uma passava por Morro Chato, outra sobre o Morro Boa Vista e Morro pelado e a terceira passava junto ao Rio Emola-Faca.

Spricigo (2007) traz sua contribuição para o processo de ocupação humana da região de Turvo, ao realizar uma entrevista dia 08 de março de 2001 com Alessandra Mandelli, 94 anos, nascida em Criciúma no início do século XX, vindo a

residir ainda pequena em Quebrajá, atualmente Vila Progresso, próxima a Timbé do Sul.

(...) os negros já viviam naquela região antes da chegada dos italianos. Lembra o quanto eram os negros trabalhadores, não havia serviço que eles não fizessem, e os trabalhos eram pesados, dependiam de braços fortes. (...) a jornada de trabalho era longa, começava muito cedo bem antes do sol nascer até o anoitecer (...) os negros começavam junto com os brancos, ainda na madrugada (SPRICIGO, 2007, p. 27-28).

A obra de Arns (1985) “Criciúma 1880 – 1890: A Semente Que Deu Bons Frutos”, traz a história dos grupos étnicos que iniciaram a formação de Criciúma, território que na época pertencia a Freguesia do Araranguá. Segundo consta a autora, os registros do século XIX, época da imigração para o Brasil, mostram que os primeiros habitantes da atual cidade de Criciúma foram os italianos.

Acompanhados por soldados que conheciam a região, aqui vieram elas, pelo Vale do Araranguá usando velhas picadas e abrindo novas, até encontrar o local conveniente a mais esse evento da civilização. Quando arrearam as bagagens junto a um velho barracão erguido e abandonado por alguns sertanistas, à margem de um riacho, estava fundado o núcleo colonial de Criciúma. Era o dia 06 de janeiro de 1880 (ARNS, 1985, p. 43-44).

Muitos moradores e estudiosos de Criciúma e região, não concordam quanto ao fato de os imigrantes italianos serem os primeiros habitantes e os fundadores da cidade de Criciúma. A contrariedade de tal acontecimento repousa em argumentos, que afirmam que antes da chegada dos imigrantes já habitavam naquelas terras descendentes lusos e seus escravos.

Ronsani (1999) na sua obra “Praia Grande Cidade dos Canyons: 180 anos de história”, busca preencher o vazio histórico da cidade dos Canyons. A obra traz relatos das primeiras atividades econômicas da região, como também, seus primeiros habitantes.

(...) sabe-se que no início do ano de 1800 já havia transações comerciais inclusive vendas de escravos, entre catarinenses e paulistas (...) por volta de 1823 iniciava aqui (Praia Grande) a compra de gado para charque através da serra do cavaleiro, onde já havia trilhas de índios, passagem de animais silvestre e mesmo de tropeiros (RONSANI, 1999, p. 59-60).

Devido ao fato que a cidade de Praia Grande se localiza nas margens do Rio Mampituba, a poucos quilômetros do mar. No século XIX, o rio desempenhou papel de condutor das populações para o interior. Nas suas margens se desenvolveu

núcleos populacionais. As paragens do Mampituba foram ocupadas por famílias que criavam gado, praticavam agricultura de subsistência, além de comerciarem produtos com a Serra Gaúcha (SPRICIGO, 2007).

Ao analisar as obras desses autores, sobre a interiorização da região, cabe ressaltar que isso só iria ocorrer de maneira mais efetiva com a chegada dos imigrantes italianos em meado do século XIX, mas isso não significa afirmar que as terras do interior eram inabitadas antes da chegada dos imigrantes europeus. A população era diminuta, mas não era uma região habitada apenas por índios.

3.3 CRIAÇÃO DA FREGUESIA NOSSA SENHORA MÃE DOS HOMENS: ATIVIDADES ECONÔMICAS E TRABALHO ESCRAVO

Termo de origem portuguesa, Freguesia delimitava uma área geográfica de influência e controle; uma jurisdição, na qual a Igreja prestava os serviços fundamentais de registro de nascimentos, casamentos e óbitos, além de julgamentos de crime e outros atos políticos e administrativos. A criação da Freguesia significava para a população a obtenção de sua cidadania.

A Freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens (antes Capão da Espera), foi criada em 1848, sem deixar explícito, na lei, a localidade de sua sede. No mesmo ano, foi nomeada uma comissão que escolheria o local adequado para instalação da sede da Freguesia, na localidade que chamariam de Campinas, o qual posteriormente daria lugar a Araranguá (HOBOLD, 1994). Seu território se estendia do Rio Urussanga, ao Norte, até o Rio Mampituba, ao Sul, na fronteira com o Rio Grande do Sul. O Oeste fazia divisa com a Serra Geral e a Leste com o Oceano Atlântico.

Segundo Spricigo (2007), entre as décadas de 1840 a 1900, além da criação da Freguesia, a expansão das atividades agrícolas mudou a dinâmica da região. Ao analisar 133 inventários de *post-mortem* dos moradores da freguesia do Araranguá, o autor encontra aproximadamente 430 propriedades, uma média de três propriedades para cada família da Freguesia. Propriedades que tinham suas atividades agrícolas direcionadas a produção da mandioca, cana-de-açúcar, pecuária e extração da madeira.

A tabela 1 – apresenta a relação de 133 inventários *post-mortem* da Freguesia do Araranguá no período de 1840 – 1900, e as atividades econômicas desenvolvidas:

Tabela 1 – Atividade econômica da Freguesia do Araranguá 1840 – 1900

Propriedade	Eng.	Eng.	Alambique	Atafona	Casa	Boi
Quantidade	Mandioca	Açúcar			Comercial	Carreteiro
Possuía	74	59	16	06	09	12
	55,64%	44,36%	12,03%	4,51%	6,76%	9,02%
Não Possuía	59	74	117	127	124	121
	44,36%	55,64%	87,97	95,49%	93,24%	90,98%
Total	133	133	133	133	133	133
	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: SPRICIGO, (2007, p.73).

A tabela elaborada por Spricigo (2007) evidencia que a economia estava pautada na produção agrícola, tendo a mandioca e cana-de-açúcar como os principais produtos na época. As atividades comerciais atrelavam-se mais a comercialização de mercadorias de primeira necessidade, já que o número de casas comerciais era pequeno, apenas 6,76% das propriedades possuíam estabelecimentos comerciais.

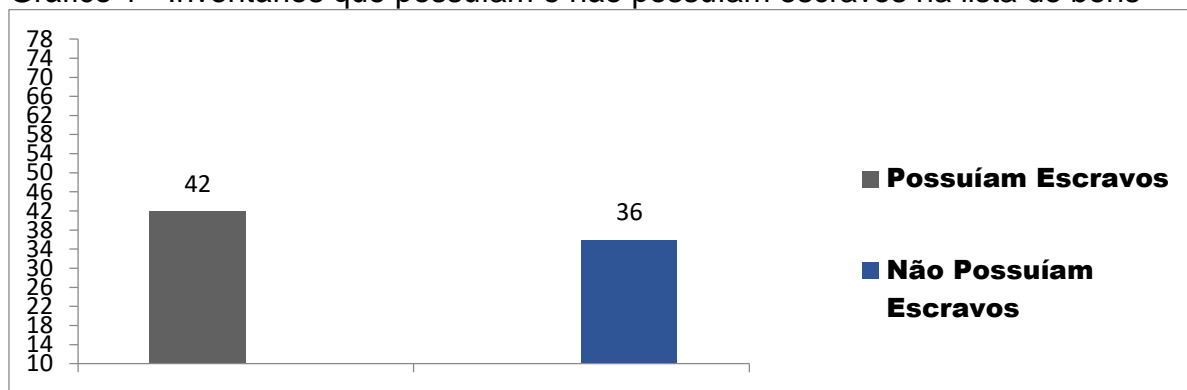
Os dados apresentados por Spricigo (2007) trazem uma compreensão de como a economia da região estava direcionada na época. No entanto, o autor relata que os dados apresentados não podem ser tomados como verdade absoluta, pois não há informações se todas as famílias faziam inventários de *post-mortem*, ou se todos os inventários realizados nesse período, foram devidamente encontrados até os dias atuais.

Outra atividade de grande impacto na economia da região, no período de 1840 – 1900, eram os engenhos canavieiros. Segundo Hobold (1994), o açúcar mascavo produzido nos engenhos era comercializado principalmente com a região Serrana de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, regiões que fazem fronteira com o Vale do Araranguá. Na época estavam implantados na área que mediava entre a sede da Freguesia do Araranguá e o Rio Forquilha, 72 engenhos canavieiros, e quase um número idêntico de alambiques.

De acordo com Spricigo (2007), a mão de obra utilizada para produzir farinha de mandioca, açúcar, aguardente e farinha de milho, era realizada por mão de obra branca e, também, por mão de obra escrava, que se fazia presente por toda a região.

O gráfico abaixo, traz 78 inventários de post-mortem na Freguesia do Araranguá no período de 1840 – 1890, e a quantidade de inventários que possuíam e não possuíam escravos nos seus bens.

Gráfico 1 - Inventários que possuíam e não possuíam escravos na lista de bens



Fonte: SPRICIGO, (2007, p 74)

Após analisar 78 inventários *post-mortem* que pertenciam a freguesia do Araranguá, o autor mostra que 42 inventários apresentavam escravos na lista de bens e 36 não apresentavam escravos. Seguindo o seu entendimento, os habitantes da Freguesia não eram grandes latifundiários, possuíam em média de duas a três propriedades, e não necessitava possuir grandes quantidades de cativos. Dos 42 inventários que apresentaram escravos nos seus bens, foram identificados 202 cativos, o que resulta em uma proporção considerável de quase cinco escravos para cada propriedade. Farias (1998) traz dados mais detalhados acerca da população da Freguesia do Araranguá, que em 1866 constituíam-se de 3.376 homens livres e 907 escravos distribuídos em 614 casas.

Em 1880, reflexo da expansão da sua economia e estrutura social, a Freguesia Nossa Senhora Mães dos Homens, foi elevada à categoria de município, emancipando-se de Laguna. Em 1881 é votada a primeira Câmara de Vereadores de Araranguá, os quais assumiram em 1883, quando então com a posse dos vereadores, instala-se efetivamente o município de Araranguá.

Na mesma época, inicia-se outro período que demarcaria a história da região, com foco decisivo para o recém-criado município de Araranguá: o período da imigração de descendentes europeus. Vindo principalmente de Urussanga e Criciúma, as famílias de colonos se assentariam na região fomentando a ocupação das terras do Extremo Sul Catarinense.

3.4 IMIGRAÇÃO EUROPEIA

No Brasil, a imigração ítalo-germânica iniciou por volta da década de 1820. Seja para promover o branqueamento da raça, para ocupar o solo, para organizar um exército de defesa, ou para desenvolver a agricultura, o Estado brasileiro estabeleceu uma legislação específica para a política imigratória. O decreto de 25 de novembro de 1808 explicitava as intenções de auxílios e concessões, ao referir-se as finalidades da imigração, para tal, oferecia-se custo da viagem, o lote rural, sustento, auxílio financeiro, sementes e animais, tudo gratuitamente (DE BONI, 1976).

No entanto, a política imigratória teve seu maior crescimento a partir da década de 1870, como destaca Goularti Filho (2002).

A entrada de imigrantes em Santa Catarina no século XIX acelerou-se depois de 1875, com a política imigratória financiada pelo governo imperial, principalmente de imigrantes alemães e italianos, em menor proporção poloneses, austríacos, árabes e espanhóis. (...) De 1872 a 1890, houve um crescimento de 77,6% no total da população catarinense, causado principalmente pelo forte incremento populacional de imigrantes (GOULARTI FILHO, 2002, p. 72-73).

Por volta de 1876, o Governo Imperial passou a incentivar a vinda de imigrantes para o Sul de Santa Catarina, visto que esse local era, até então, pouco povoado. A grande propaganda promovida pelo governo imperial, aliada a crise social vivida na Itália, incentivou a chegada de grande número de imigrantes.

Segundo Zanelatto (2007), a vinda de imigrantes para a região Sul de Santa Catarina, foi realizável a partir da demarcação de lotes rurais. Demarcação que foi realizada tanto pelo governo, quanto por empresas privadas, que distribuíram lotes que variavam em torno de 25 a 30 hectares, constituindo-se desta forma dezenas de núcleos coloniais espalhados por toda a região.

Inicialmente os imigrantes recém-chegados eram destinados às colônias já estabelecidas, depois passaram a ser direcionados para a instalação de novas colônias. Segundo Piazza (1976), a colônia de Azambuja fundada em 1877, foi o primeiro núcleo colonial de italianos no Sul de Santa Catarina, e dela se ramificou em cinco núcleos: Urussanga em 1878, Criciúma em 1880, Cocal do Sul em 1885, Treze de Maio em 1887 e Nova Veneza em 1891. Ocupando parte do território do Vale do Tubarão e parte do território do Vale do Araranguá.

Os primeiros imigrantes se estabeleceram à medida que limpavam a terra (derrubavam a mata), onde proporcionou a abertura de espaço para a construção de suas casas e plantações, como relata Badin:

O milho era o principal e mais rentável dos produtos agrícolas. Além de produzir a farinha para a polenta na mesa de cada dia, as sobras, ou eram comercializadas ou, então, usadas na engorda de porcos e na alimentação de cavalos (BADIN, 1999, p. 15-16).

Quanto à produção agrícola, Marzano (1985) enfatiza a importância para o colono italiano o cultivo do milho, do arroz e do feijão, visto que, estes eram produtos de primeira necessidade. O autor também cita a produção de outros produtos, que já eram produzidos por descendentes lusos, como: cana-de-açúcar, café e fumo, que eram destinados para a comercialização.

Já na imigração italiana para Azambuja, Urussanga e Criciúma se deu de forma diferente da imigração italiana que ocorreu no Vale do Araranguá. Nestes três povoamentos (Azambuja, Urussanga e Criciúma), conforme Colodel (1987), a imigração foi planejada pelo governo brasileiro, que custeava para o imigrante italiano as despesas de viagem, disponibilizava um lote de terra, além disso, distribuía ferramentas e auxiliava os colonos até a primeira colheita.

Nestes três povoamentos (...), foi uma imigração planejada por uma entidade imigratória do Brasil. (...) O povoamento de Turvo foi obra de empresa particular organizada pelo Sr. Marcos Rovaris. A imigração italiana para Turvo foi por via indireta. As terras turvenses não entraram no plano imigratório do governo federal. Atraiu os imigrantes de Urussanga e Criciúma pela fertilidade de seu solo, os quais tiveram que pagar em moeda brasileira, para adquirir as terras (COLODEL, 1987, p. 25-26).

Conforme podemos observar, no Extremo Sul Catarinense a fixação do colono italiano se deu de forma diferente das demais regiões. Enquanto que nos povoamentos de Azambuja, Urussanga e Criciúma ocorreram um processo de imigração, os povoamentos que se instalaram no Extremo Sul, Turvo, Meleiro, Jacinto Machado entre outros, foi a partir da migração já interna de colonos vindo principalmente de Criciúma e Urussanga.

4 OS PRIMEIROS MUNICÍPIOS

O território, que em meados do século XIX e início do século XX, fazia parte da Freguesia Nossa Senhora Mãe dos Homens, em 1880 se desmembra de Laguna e se torna o município de Araranguá. Atualmente, nesse território, constitui-se 15 municípios pertencentes à (AMESC) e três pertencentes à (AMREC).

O processo de fragmentação territorial de Araranguá, começa a partir de 1925, quando Criciúma se desmembra do município. Mais tarde, em 1948, foi criado o município de Turvo, que fez com que Araranguá perdesse a maior parte do seu território. A terceira divisão ocorreu em 1953, quando é criado o município de Sombrio. Considera-se que o objetivo da pesquisa é observar a formação econômica do Vale do Araranguá no período de 1880 a 1955, dessa forma foi necessário entender como esses três municípios (Araranguá, Turvo e Sombrio) surgiram e quais foram seus desdobramentos ao passar do tempo.

4.1 ARARANGUÁ

O município de Araranguá, hoje com 62.000 habitantes (IBGE, 2010), considerada a cidade das avenidas, teve como seus primeiros habitantes os índios da tribo Carijó. Sabe-se que o domínio português, causaram diversas crueldades aos indígenas, e nas terras araranguaense a realidade não foi diferente. Os escravagistas foram aos poucos expulsando os indígenas das praias e assim, os portugueses puderam ocupar a faixa litorânea. Mais tarde, somaram-se aos indígenas, que pouco restaram, os imigrantes açorianos, que desceram pelo litoral catarinense e se estabeleceram neste território. A partir da década de 1870, marca a chegada de outros imigrantes, em geral o italiano que fez crescer efetivamente a população de Araranguá, além dos descendentes de negros que aqui já viviam.

O povoamento propriamente dito, da atual cidade, teve início em meados do século XVIII, em virtude de seu território ter sido rota de passagem de tropeiros que comercialização gado e mula para a região Sudeste da colônia, onde os animais eram utilizados no transporte de ouro e pedras preciosas nas Minas Gerais. Por estar estabelecida bem no meio do caminho dos tropeiros que buscavam comercializar o gado e realizar trocas comerciais, no local foi aberto o Caminho dos Conventos, que ligava a costa litorânea de Araranguá a Lages no planalto serrado, em seguida a Vila

de Curitiba até chegar em Sorocaba. A abertura deste caminho, denominado Caminho dos Conventos, é considerado pelos historiadores como o marco inicial do povoamento de Araranguá.

Mais tarde, com o declínio do tráfego numeroso das tropas de muares e com habitantes residentes, as atividades econômicas de Araranguá voltaram-se para a exploração da madeira, agricultura e pecuária. A agricultura, nesse período, produzia cana-de-açúcar, mandioca e seus derivados, como farinha de mandioca, farinha de polvilho, fécula e tapioca (HOBOLD, 1994).

O vasto território era de grande fertilidade agrícola, promissor para a produção de gêneros coloniais. Durante o século XIX, a comunidade de Ilhas, próxima a foz do Rio Araranguá, foi porta de entrada de pessoas e mercadorias, dando origem ao município. Todavia, com a criação da nova sede instalada quinze quilômetros rio acima, resultou no deslocamento de famílias, o que diminuiu de forma significativa a importância desse entreposto comercial, como também o número de habitantes dessa localidade, que na atualidade, não passa de uma pequena comunidade pesqueira (SPRICIGO, 2007).

Com a criação do município de Araranguá em 1880, os habitantes dessa area passaram a contar com o poder do Estado mais próximo a si, sem necessidade de se dirigirem até Laguna. Em consequência, na medida que o município foi se desenvolvendo, ocorreram mudanças no mercado consumidor local que passa a necessitar bens que até então não eram produzidos, como telhas, tijolos e madeira beneficiadas, que mudaram as características das novas construções. Os registros contidos no diário do telegrafista Bernardino Senna Campos, descrevem Araranguá no ano de 1894.

Possuía, na época, a localidade 28 casas, sendo 20 cobertas de telhas, e as demais eram feitas de palha e estuque. Aproximadamente duas décadas mais tarde as coisas haviam mudado bastante. Verifica-se na Vila um saliente estágio de desenvolvimento em construções de alvenaria. Embelezavam-na várias residências em boas condições de conforto, à altura da época (HOBOLD, 1994, p. 09-10).

Nesse processo de expansão econômico e social, as mudanças decorrentes do desenvolvimento do município foram sentidas, também, nos meios de comunicação, por meio da abertura da rede de telégrafo no ano de 1893. Os relatos contidos nos diários do memorialista Bernardino Senna Campos, que foi telegrafista

na época, ajudam a entender a importância do telégrafo para a população de Araranguá, sobretudo, nos momentos em que os reflexos da Revolução Federalista ecoavam sobre a região no final do século XIX. Sabe-se por esses registros, que a estação foi instalada em abril de 1893 pelo telegrafista Ataliba Rollin, e em fevereiro de 1894 assumia a estação de telégrafo, a qual acumulou, também, os serviços de correio Bernardino Senna Campos (DALL'ALBA, 1987).

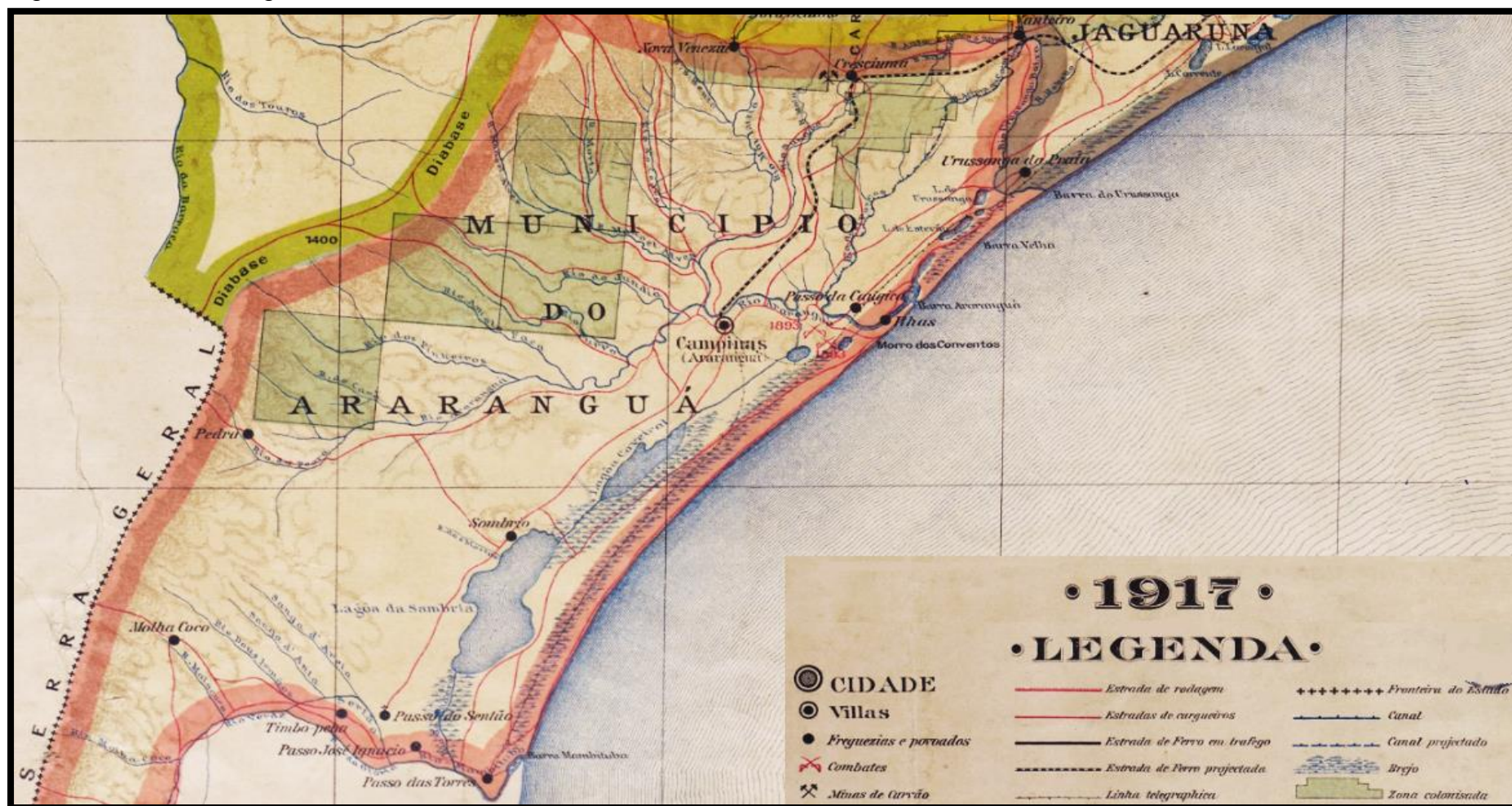
Na mesma época, iniciou outro período que interferiu de forma decisiva na economia araranguense: a exploração do carvão na Bacia Carbonífera de Criciúma como ficou conhecida nacionalmente, que pertencia à época, ao território de Araranguá. A descoberta do carvão na região de Criciúma ocorreu em meados do século XIX, mas somente na primeira metade do século XX que o carvão passou a ser explorado na indústria (CAROLA, 2002). Criciúma passou a desenvolver com a mineração do carvão, uma atividade nova e diferente, com grandes potencialidades econômicas e fez, surgir importantes empresas voltadas para exploração, processamento e transporte do minério.

A construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) pelo capital inglês, de 1880 a 1884, no Sul de Santa Catarina está diretamente relacionada a descoberta do carvão mineral na cabeceira do Rio Tubarão no município de Laguna, e a necessidade de transportá-lo até um porto de embarque. No início, eram 117 quilômetros, que ligavam as minas aos portos de Imbituba e Laguna.

Com a queda da compra do carvão importado, durante a Primeira Guerra Mundial e a descoberta de novas grandes jazidas de carvão na zona colonial de Criciúma e Urussanga, o carvão catarinense assistiu seu primeiro surto de exploração, época em que foi ampliado os ramais ferroviários da (EFDTC) no Extremo Sul do estado, como também, fez surgir as primeiras companhias mineradoras na região, como a Companhia Brasileira Carbonífera de Araranguá S.A, em 1917.

Abaixo, na Carta Cartográfica do estado de Santa Catarina do ano de 1917 desenhada pelo Major José Vieira da Rosa, traz com detalhes o trajeto da futura estrada de ferro projetada para Criciúma e Araranguá, além de apontar a linha de telégrafo que chegava a estação de Araranguá e se estendia até Torres.

Figura 3 - Carta Cartográfica de Santa Catarina de 1917



Fonte: Biblioteca Nacional digital Brasil (Modificado pelo autor).

Segundo Goularti Filho (2010) o prolongamento da ferrovia cumpria dois objetivos fundamentais: atender as demandas crescentes de carvão nacional e integrar as zonas coloniais a Laguna por meio de transportes mais eficientes. O ramal da (EFDTC) chega a Criciúma no dia 1 de janeiro de 1919, quando foi entregue o trecho provisório e inaugurado somente quatro anos após na mesma data. As obras continuaram seguindo até as margens do Rio Araranguá e foram entregues ao tráfego no dia 18 de janeiro de 1927, com um total de 239 quilômetros.

Outro fator que deve ser levado em consideração na Carta Cartográfica de Santa Catarina no ano 1917, são as demarcações das zonas colonizadas. Essas áreas que foram na grande maioria ocupadas por descendentes de imigrantes italianos, abrangiam os atuais municípios de Turvo, Meleiro, Timbé do Sul, Jacinto Machado, Içara e Forquilha. Alguns desses caminhos que ligavam a essas colônias, anteriormente eram trilha de tropeiros, como o caminho que ligava o litoral ao planalto serrano nas margens do Rio Manoel Alves e Rio Morto passando pelo atual município de Meleiro, como também, os dois caminhos que ligavam a Sede de Araranguá ao povoado de Nova Roma (atual Morro Grande). Uma tinha seu trajeto as margens do Rio Jundiá, a segunda junto ao Rio Turvo, que passava pelo atual município de Turvo. Segundo Colodel (1987), existia outra trilha na região, essa passava junto ao Rio Amola-Faca que nos anos de 1916 e 1917, foi motivo de muitos conflitos entre os colonos e tropeiros, pois nessa área os colonos faziam suas plantações de milho e arroz e os animais da tropa devoravam na sua passagem.

Quanto aos caminhos que ligavam Araranguá as zonas colonizadas do Norte, existia o caminho até o povoado de Nova Veneza, trajeto percorrido as margens do Rio Mãe Luzia, que em seguida se estendia até Criciúma, percorrendo próximo ao Rio Sangão. Era a via que colocava a sede do município em contato com o promissor distrito carbonífero.

Havia, também, o trecho Sul que ia de Araranguá a Passo do Sertão (atual São João do Sul), que passava pelo povoado de Sombrio. Em boa medida, atualmente é o traçado da BR-101, sendo que, em alguns pequenos trechos o leito é quase o mesmo. Esse trecho era percorrido próximo as lagoas de Sombrio e Caverá, que também eram usadas como meio de navegação e ligava Araranguá a Vila de Torres no Rio Grande do Sul.

Outro caminho em direção ao Rio Grande do Sul, era a estrada do litoral, conhecida como "Caminho da Praia", a via terrestre mais antiga. Sua abertura em

meados do século XVII fazia parte dos objetivos da Coroa Portuguesa em ampliar sua presença na Região da Bacia do Rio da Prata, que na época fez frente numa disputa secular com a Espanha. Entre 1720 a 1738, durante o ciclo do luar, este caminho foi bastante utilizado no transporte de animais com destino as feiras de Sorocaba. Mas, devido as dificuldades encontradas para transpor as barreiras da Serra Geral, foi substituída paulatinamente por um novo caminho entre Viamão e Sorocaba em meados de 1740. Em 1866 com a instalação da linha de telégrafo entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre, abriu-se a Estrada da Linha, caminho percorrido ao lado do fio telegráfico desde Araranguá até Torres, estrada essa, que também passou a substituir o Caminho da Praia.

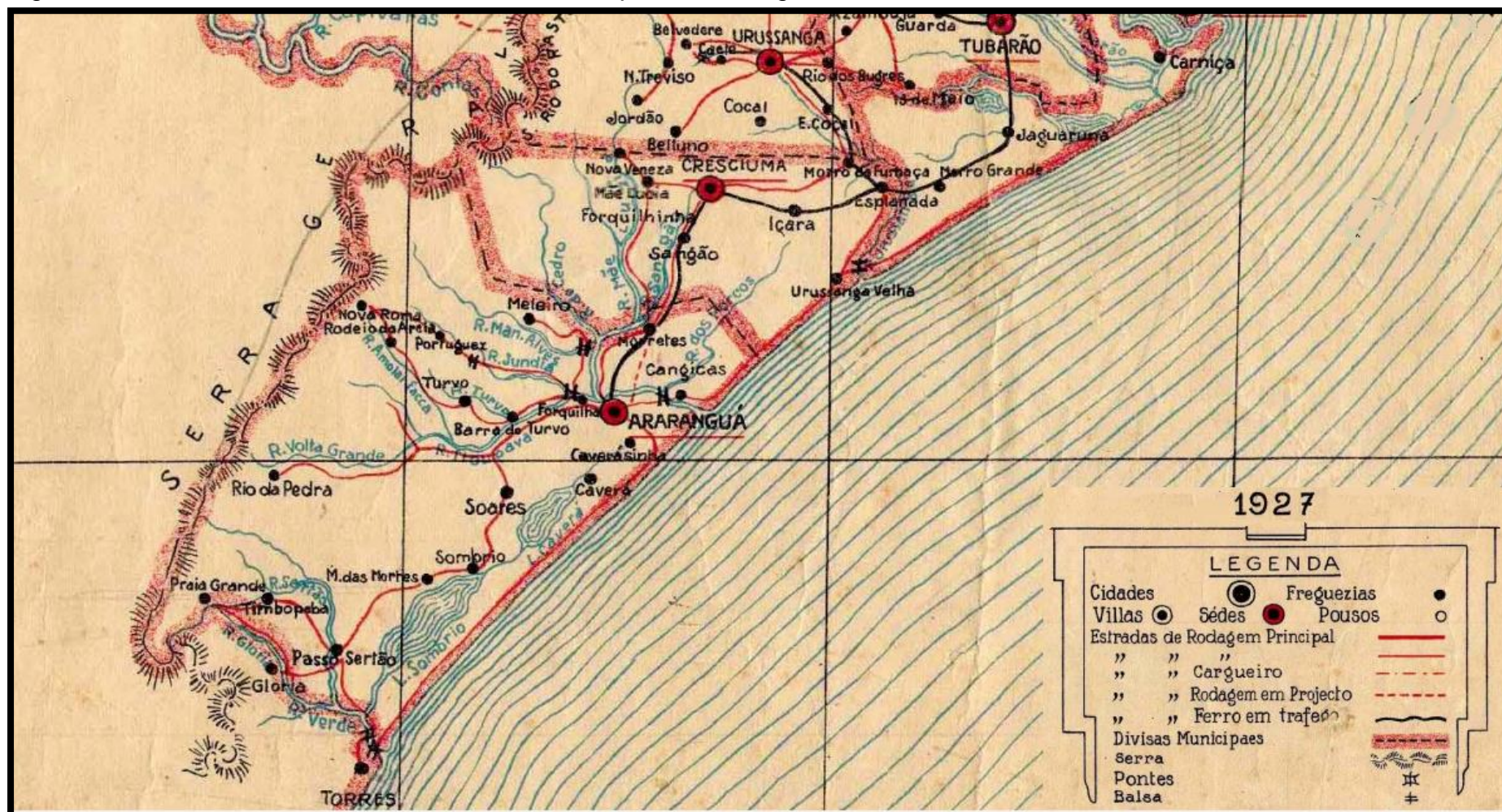
Junto a este, existia o caminho da Serra do Molha Coco, de fácil comunicação, que colocava a parte Sul do território de Araranguá em contado direto com a região serrana do Rio Grande do Sul, e isso reforçava as relações comerciais entre essas duas regiões. O caminho do Molha Coco fazia a ligação, litoral – Passo do Sertão – Timbópeba – Molha Coco. O comércio entre a serra e as povoações litorâneas fez abrir também o caminho da Serra da Pedra que ligava o litoral – Sombrio – Pedra, conforme a (figura – 3).

Nas décadas seguintes, o vasto território compreendido ao grande Araranguá foi se fragmentando. A atividade carbonífera no distrito de Criciúma solidificou sua base econômica, e isso fez com que o distrito de Araranguá, desde 1892, despontasse com sua própria capacidade econômica e iniciou um processo político que deflagrou na sua emancipação em 1925. Esse processo político levou consigo os territórios de Içara, Forquilha e Nova Veneza.

A criação do município de Criciúma, fez Araranguá perder boa parte de seu território e com isto, também, a arrecadação de impostos e recursos que seriam gerados como consequência da exploração do carvão. Além disso, o município de Araranguá, que antes se constituía como o local de centralização populacional e econômico, deu lugar a Criciúma, que se transformou no centro das atividades econômicas e se mantém até hoje como polo principal do Sul do estado.

Abaixo figura – 4 mostra o território que a partir de 1925 passa a pertencer ao recém-criado município de Criciúma.

Figura 4 - Primeiro território desmembrado do Município de Araranguá



Fonte: Arquivo Digital de Mapas Catarinense (Modificado pelo autor).

Como o carvão foi um fator econômico com grandes perspectivas e estava inserido no novo município, a economia de Araranguá se desdobrou em outros ramos e foi constituindo-se com base na agricultura e na pequena manufatura. Tanto a agricultura como a pequena manufatura produziam basicamente para atender a população local, com exceção de alguns produtos que eram vendidos para outras regiões como relata Hobold (2005):

A produção de farinha de mandioca vinda das propriedades era armazenada em grandes silos situados à margem do Rio Araranguá, de onde seguia em navios a vapor até Laguna, destinada ao abastecimento de outras regiões do país. (...). Ainda nos anos da década de 1940, a farinha de mandioca, juntamente outras culturas, como o arroz, o milho e o feijão, preenchia números significativos da produção rural e da indústria de beneficiamento (HOBOLD, 2005, p. 215-216).

Quanto aos produtos que tinham algum tipo de beneficiamento, deve-se destacar os de origem animal, como a banha, carne de suíno e derivados, estes também derivados de produtos primários, que eram comercializados com outras regiões. Na tabela abaixo podemos analisar a produção dos produtos de origem animal no ano de 1936.

Tabela 2 – Movimento da produção das fábricas de produtos suínos de Araranguá durante a safra do mês de maio a dezembro de 1936

Mês / Produto	Banha (kg)	Carne Salgada (kg)	Couro Salgado (kg)
Maio	68605	29490	5800
Junho	106035	42750	10052
Julho	168857	78710	16418
Agosto	144451	53745	16398
Setembro	117681	50433	9854
Outubro	58272	18012	6016
Novembro	56696	20278	4934
Dezembro	31722	5272	1920
Total	752320	298684	71392

Fonte: Jornal Campinas, 17 de janeiro de 1937.

O total de suínos abatidos na safra de maio a dezembro de 1936 foi de 18.461. Destes totais, quase toda a produção de carne salgada e couro salgado eram exportados para outras regiões de Santa Catarina, como também para outros estados.

O ramal da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina nesse período, desempenhou papel importante no escoamento das mercadorias produzidas na região, tal movimento pode ser identificado na tabela que se apresenta a seguir:

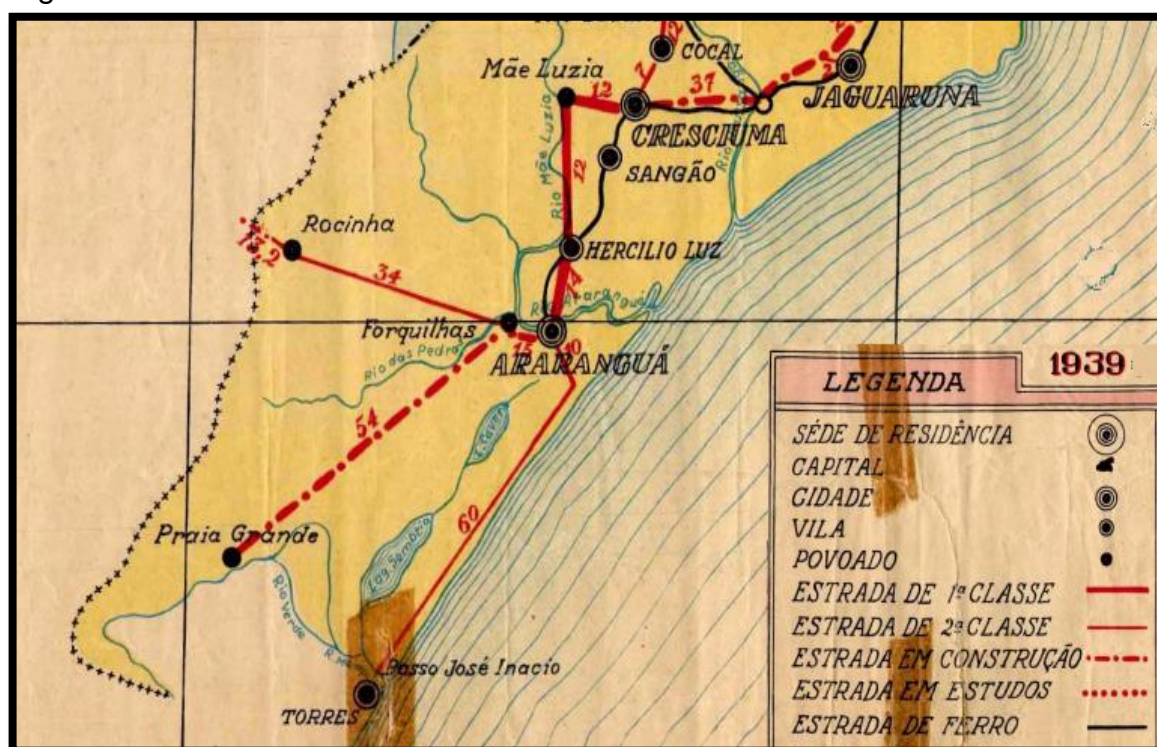
Tabela 3 – Vendas efetuadas pela (EFDTC) ramal Araranguá no ano de 1936

Produto	Quantidade	Unidade
Alfafa	500	Fardo
Porco vivo	2.200	Unidades
Farinha de mandioca	156.176	Sacas
Farinha de milho	1.635	Sacas
Arroz em casca	32.800	Sacas
Arroz beneficiado	1.250	Sacas
Feijão	425	Sacas
Milho	12.577	Sacas
Polvilho	1.074	Sacas
Banha	547.258	Kg
Carne de porco	60.500	Kg
Fumo em corda	25.000	Kg
Casca para curtume	31.000	Kg

Fonte: Jornal Campinas, 10 de outubro de 1937.

Não estão incluídas nesta relação, as exportações para a Região Serrana de Santa Catarina, e para o estado do Rio Grande do Sul. Os meios para transportar os produtos para essas regiões, era a partir das estradas de rodagens. Abaixo, no plano rodoviário do estado de Santa Catarina no ano de 1939, pode-se observar, que o fluxo mercantil entre o Vale do Araranguá e a Região Serrana de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, ocupou a atenção do governo estadual. Isso levou a melhorias nas vias de comunicação entre essas regiões, com a construção do trecho da estrada da Serra da Rocinha, colocando o Vale do Araranguá em contado direto com a Região Serrana.

Figura 5 - Plano Rodoviário de Santa Catarina 1939



Fonte: Arquivo Digital de Mapas Catarinense (Modificado pelo autor).

Conforme o Plano Rodoviário de 1939, além da construção do trecho da Serra da Rocinha, estava em construção a estrada que ligava a sede do município de Araranguá a Vila de Praia Grande, passando por Ermo e Jacinto Machado, estrada que foi inaugurada em 1943. Outro fator que deve ser levado em consideração no Plano Rodoviário de 1939, eram as classificações das estradas existente no município de Araranguá. A estrada que ligava Araranguá a Criciúma, era classificada como estrada de primeira classe, ou seja, tinha prioridades nos investimentos do estado. Já as estradas que ligavam Araranguá a Torres, e Araranguá a Serra da Rocinha, eram classificadas como estradas de segunda classe.

Na década seguinte, o município do Araranguá voltaria a se fragmentar. Em 1948, Turvo distrito de Araranguá desde 1931, é elevado à categoria de município. A nova municipalidade fez Araranguá perder a maior parte do seu território, onde hoje estão instaladas as cidades de Meleiro, Morro Grande, Timbé do Sul, Jacinto Machado, Praia Grande e Ermo, que passaram a ser localidades ou distritos do novo município.

A criação do município de Turvo, no ano de 1948, é considerada pelos historiadores, uma clara medida política com intenção de diminuir a força de Affonso

Ghizzo, prefeito de Araranguá e aliado da família Bornhausen, que venceu as eleições derrotando Altícimo Tournier, aliado do governador do estado Aderbal Ramos, e de Nereu Ramos, que na época era vice-presidente da República. Tal medida, não foi bem aceita pela cidade de Araranguá, fazendo nascer um movimento pró-anexação ao estado do Rio Grande do Sul, fato que não se concretizou.

Após 1948, vencido o impacto da fragmentação territorial que resultou no desmembramento de Turvo, surge em Araranguá, a indústria de calçados, fato que marcou profundamente o quadro econômico do município. Segundo Graciolli (2004) o surgimento da indústria calçadista na região está ligado diretamente com a expansão das atividades calçadistas na região do Vale dos Sinos no Rio Grande do Sul, e a disponibilidade de mão-de-obra mais barata na região do Vale do Araranguá, em virtude de a mão-de-obra da região estarem menos qualificadas resultando em economias de até 50% sobre o salário de cada trabalhador.

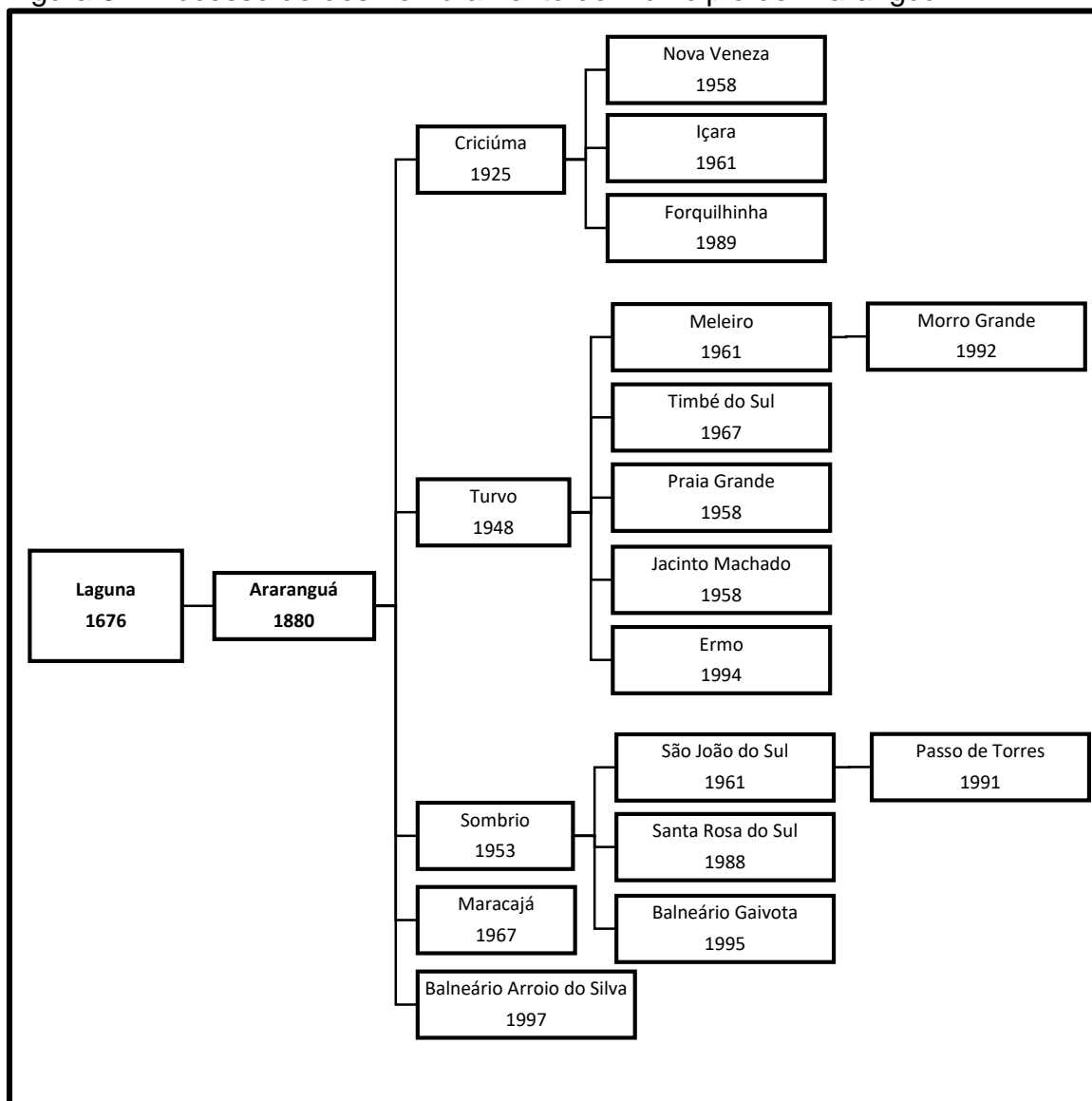
Segundo Goularti Filho (2002) a primeira fábrica de calçados instalada em Araranguá foi a L. Marques Petry & Cia Ltda. de Novo Hamburgo. A empresa foi a maior fábrica da região, sua produção era toda voltada para o mercado interno, que era atendido por uma rede de 12 representantes espalhados em todo o território nacional.

Embora o objetivo deste estudo esteja limitado até a década de 1955, é importante deixar registrado que em 1969 por motivos pessoais e político, a empresa encerra suas operações no município, levando toda a estrutura da empresa e inclusive alguns funcionários para Novo Hamburgo. O vácuo deixado pela L. Marques Petry & Cia Ltda., logo foi ocupado com a instalação de outras empresas que trabalharam durante as próximas décadas, com suas vendas direcionadas para o mercado interno e mais tarde, para o mercado externo. Dentro deste processo iniciado nos anos 1960, o Sul do estado acabou se transformando num polo da indústria calçadista.

Cinco anos depois de perder a maior parte do seu território com a criação do município Turvo, em 1953, Araranguá sofreria sua terceira divisão, quando Sombrio é elevado a categoria de município, levando consigo os territórios de São João do Sul, Santa Rosa do Sul, Balneário Gaivota e Passo de Torres. Em 1967 e 1997, Araranguá voltaria a perder território, com o desmembramento de Maracajá em 1967, e de Balneário Arroio do Silva em 1997. No esquema abaixo, pode-se observar o processo de formação e fragmentação territorial do município de Araranguá, como

também, apresenta a formação dos municípios que hoje compõe a AMESC e parte da AMREC.

Figura 6 - Processo de desmembramento do Município de Araranguá



Fonte: Elaborado pelo autor.

Atualmente são dezoito as cidades com origem no antigo município de Araranguá. Muitas destas cidades emancipadas já deram origem a outras, fazendo Araranguá ter municípios filhos, municípios netos e municípios bisnetos.

4.2 TURVO

De acordo com Colodel (1987), Turvo estava situada sobre três sesmarias que faziam parte de Araranguá. A primeira pertencente a Humberto Peters, e era localizava em Morro Chato, Vila Progresso e Rodeio D'Areia. O dono da segunda sesmaria era Martinho Ghizzo, e da terceira Marcos Rovaris, que conseguiram estas terras em pagamento de serviços prestados na abertura da estrada de Criciúma até o Rio Mãe Luzia, entre os anos de 1910 a 1914. Martinho Ghizzo obteve terras entre os rios Amola-faca e Pinheirinho, cabendo a Marcos Rovaris as terras que ficam entre os rios Jundiá e Amola-faca.

Em 1912, Ângelo Rovaris comprou de Marcos Rovaris um terreno no baixo Rio Turvo, desmatou, fez as primeiras plantações e, no ano seguinte, foi morar definitivamente com a família. Após se fixar nas novas terras, Ângelo Rovaris em sociedade com Marcos Rovaris, montou um engenho de farinha e uma serraria, passando a atrair outros colonos para a vizinhança.

Consta que Marcos Rovaris dividiu sua sesmaria em lotes e passou a oferecê-los aos habitantes de Urussanga, Criciúma e Nova Veneza. Um dos primeiros a chegar foi Antônio Bez Batti, vindo de Urussanga, que, em 1913, iniciou a derrubada da mata, nos terrenos onde hoje se situa a sede Municipal. Abriu, então, uma estrada e, posteriormente, foram sendo erguidas a primeira venda e a capela, que foi a primeira construção de tábuas de madeira serrada.

O motivo pelo qual os colonos foram atraídos para a região de Turvo, uma vez que já estavam instalados nas colônias organizadas, onde recebiam ferramentas, sementes e víveres até a primeira colheita, ou pelo menos deveriam receber, certamente foram as falsas promessas, as precárias condições de vida, fazendo com que estes imigrantes partissem em busca de novas áreas. Para iniciar os trabalhos nas novas terras, primeiramente, derrubava-se um pedaço de mato. Semanas após a derrubada, o sol já tinha acabado de secar a montoeira de galhos, o fogo era ateado, com a vinda da chuva, que acalmava a cinza preta e então, podia-se plantar milho, abóboras e arroz.

Turvo, que sempre pertenceu ao município de Araranguá, foi elevado à categoria de distritos no começo da década de 1930. Em 31 de março de 1938 se tornou Vila, e a criação da municipalidade se deu em 30 de dezembro de 1948. Durante esse período, sua economia, como também sua história, faziam parte do grande município de Araranguá.

Após ser elevado à categoria de município, os povoados de Jacinto Machado, Meleiro, Praia Grande e Timbé do Sul, passaram a pertencer ao seu quadro administrativo. A população segundo o Recenseamento de 1950, era de 32.765 habitantes (IBGE, 1959). Quanto aos meios de comunicação, em 1950, a sede do município possuía uma agência de correio e uma agência telefônica, que também se faziam presentes nas vilas de Praia Grande e Meleiro. Na vila de Jacinto Machado e em Timbé do Sul a comunicação era através das agências do correio postal das respectivas vilas. Na mesma época, o município contava com estradas municipais, que ligavam os povoados entre si, além de duas estradas estaduais. A primeira que ligava a sede do município ao planalto serrano, passando por Timbé do Sul, a segunda o trecho Sul, que ligava a sede do município a Vila de Praia Grande, na divisa com o Rio Grande do Sul, passando por Jacinto Machado e Ermo.

O território que passou a pertencer ao recém-criado município, constituiu-se desde o início, como uma sociedade rural, com propriedades na maioria dos casos, pequenas. De acordo com Hobold (1994), em suas características sociais mais amplas e mais recentes, a organização agrária do Vale do Araranguá esboça uma estrutura, a saber, com a predominância de propriedades pequenas dirigidas em regimes de exploração familiar.

Tal movimento econômico pode ser identificado na Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, publicada em 1959. Nela, o IBGE apresenta as características populacionais, geográficas, sociais e econômicas de todos os municípios brasileiros. Turvo está assim descrita com relação à economia e outros fatores:

O município assenta sua economia, principalmente, na agricultura. A produção industrial atingiu, no ano de 1955, Cr\$ 5 394 150,00. A produção de banha de porco refinada ou não atingiu, no ano de 1955, 80.000 kg, valendo Cr\$ 2.560.000,00; seguindo-se portas e janelas inclusive venezianas (4.553 m², no valor de Cr\$ 1.366.000,00); tecidos de algodão inclusive mescla (53.761 metros no valor de Cr\$ 949.150,00); carne de suínos salgada (26.000 kg, no valor de Cr\$ 650.000,00); couro de suínos (8.000 kg, no valor de Cr\$ 140.000,00). Dos três estabelecimentos industriais, 1 dedica-se à produção de banha de porco refinada ou não (IBGE, 1956, p. 385-386).

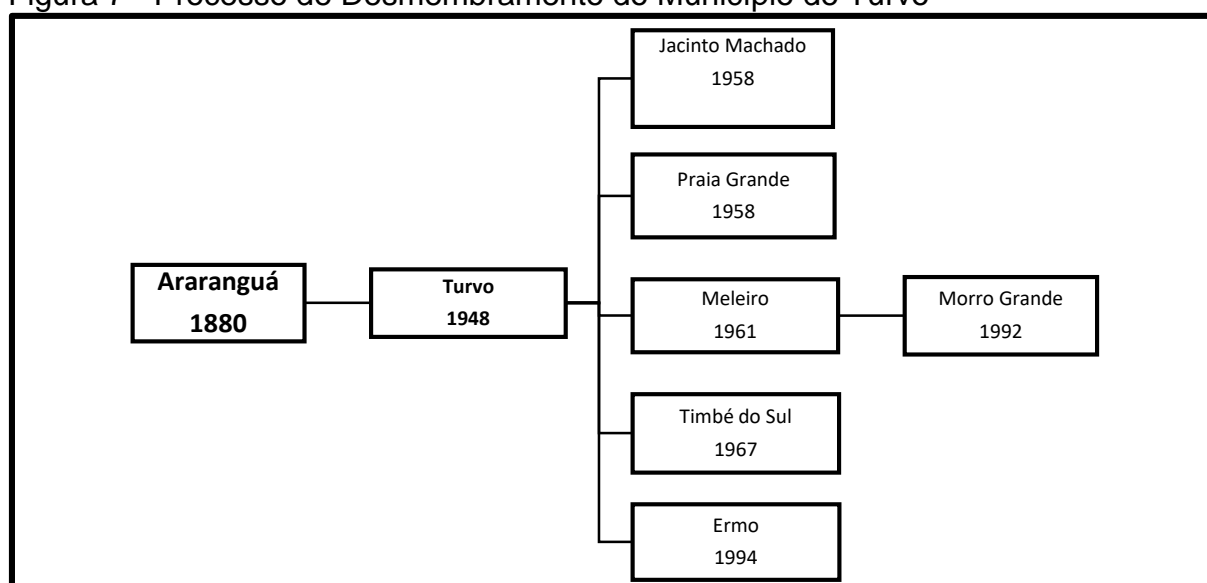
Na época, o IBGE considerava as pessoas com idade ativa, quem tinha 10 anos de idade ou mais. Em Turvo 29,18% estavam ocupadas no ramo da agricultura, pecuária e silvicultura. Os dados do IBGE, indicavam a produção de arroz e milho como principal cultura agrícola, seguindo-se em importância a batata-doce, mandioca,

feijão, trigo, cana-de-açúcar, banana e fumo em folha. O valor da produção agrícola em 1957, foi de Cr\$ 203.459.300,00. O valor da população pecuária, no ano de 1956, foi de Cr\$ 174.900.000,00. A porcentagem da população ativa na indústria, era de 1%. No tocante à produção extrativa, segundo estimativa da Agência Municipal de Estatística, os principais produtos eram: barro ou argila, tijolos, pedras para pavimentação, casca de acácia negra, lenha e vassouras, atingindo em 1956 o valor de Cr\$ 7.139.000,00. Com relação a produtos transformados, ou não, de origem animal, a produção, em 1956, o valor de Cr\$ 55.734.000,00, sendo os principais produtos: banha 49.000 kg, no valor de Cr\$ 14.700,00; leite 4.000.000 de litros, no valor de Cr\$ 12.000.000,00; carne bovina salgada 200.000 kg, no valor de Cr\$ 6.000.000,00.

Percebe-se que com o passar dos anos, desde a sua fundação no início da década de 1910 ao final da década de 1950, a pauta de produção turvense não se amplia em aspectos industriais, a produção era baseada na agricultura, consolidando o município na época como produtor agrícola.

Em 1958, pela lei estadual nº 348, desmembra do município de Turvo os distritos de Praia Grande e Jacinto Machado, que são elevados à categoria de municípios próprios. No esquema abaixo, pode-se observar a criação do município de Turvo, e os desmembramento de seu território (Santa Catarina, 1958).

Figura 7 - Processo de Desmembramento do Município de Turvo



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em 1961, desmembra do município de Turvo o distrito de Meleiro, que deu origem a Morro Grande em 30 de março de 1992. Na terceira e quarta divisão, são criados os municípios de Timbé do Sul em 1967, e Ermo em 1994.

4.3 SOMBRIO

Sombrio, assim como Araranguá e outras cidades do Sul de Santa Catarina, por situar-se no litoral e próximo ao planalto serrano, tem as primeiras famílias que ali se instalaram como resultado do transporte dos tropeiros. A ocupação dessas áreas tinha uma importância econômica e estratégica, pois ligava o litoral Sul de Santa Catarina com o planalto gaúcho e catarinense, sendo ponto de constante movimentação de pessoas e mercadorias.

De acordo com Reitz (1948), Curralinhos é o berço da civilização de Sombrio, e pelo ano de 1820 Manoel Rodrigues, em sociedade com Luciano Rodrigues da Silva, compram a sesmaria denominada Rodrigues, que ia desde Arroio Grande até o Rio Mampituba. Logo como outras sesmarias, foram divididas e subdivididas por venda, e por herança.

Dentro desse quadro, no começo do século XIX, observa-se outro registro de concessão de terras na área do atual município de Sombrio. Em 1833, João José Guimarães, requereu sesmarias no sertão de Sombrio, com grande extensão de terras. Nesta grande área, junto com a família e escravos iniciou o plantio de cana-de-açúcar e da mandioca, para posterior produção de cachaça e farinha que era comercializada com a região de Porto Alegre (PEREIRA, 1972). Após a vinda de João José Guimarães, novos moradores começam a se fixar nessas terras. Tal movimento pode ser percebido, no inventário de Balthazar Antônio Nepomuceno, que no ano de 1857 possuía terras no lugar denominado Invernada/Sombrio, com engenhos de farinha de mandioca, de cana-de-açúcar e atafona, além de possuir um plantel de nove escravos de alto valor econômico (SPRICIGO, 2007).

Decorridos alguns anos, a ocupação luso-açoriana foi sucedida pela chegada de colonos italianos e alemães. Contudo, o destino original destas populações não era a região do Extremo Sul de Santa Catarina, mas resultado de uma nova migração, já interna, envolvendo centros coloniais do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. No caso dos alemães, Reitz (1948) indica que houve dupla procedência: tanto do Norte como do Sul do território de Sombrio. As de procedência

do Sul, resultaram da vinda de alemães que ocuparam, em 1826, a região do atual município de Torres no Rio Grande do Sul, que apesar do relativo sucesso produtivo da colônia, onde as pequenas propriedades cultivavam cana-de-açúcar, banana, fumo, arroz, mandioca, café e algodão, parte de seus ocupantes se retiraram para outras áreas gaúchas e para as terras de Sombrio, devido à falta de apoio do governo imperial e da administração da Província, associada à eclosão da Revolução Farroupilha.

As de procedência do Norte, resultaram da vinda de alemães que ocuparam na segunda metade do século XIX a região do atual município de Grã-Pará e Orleans, no Sul de Santa Catarina. Os descendentes de alemães dessas áreas foram atraídos para região de Sombrio pela disponibilidade de terras a preço baixo. Segundo Hobold (1994), além da tradição agrícola, os descendentes traziam, também, conhecimentos em atividades manufatureiras como a fabricação de tamancos, de carroças e de construção civil.

A ocupação italiana, por sua vez, foi uma extensão das colônias originais da região de Urussanga, Criciúma e Nova Veneza que, em 1917, chegam na área dos atuais municípios de Turvo, Meleiro e Jacinto Machado, através da aquisição de terrenos particulares e da ocupação de terras devolutas. Desta região, a ocupação penetrou pelas comunidades rurais de Peroba, Retiro da União, Garuva, Maracanã e Vista Alegre, terras que faziam parte do território de Sombrio.

Tais colonos estabeleceram-se como pequenos produtores autônomos, dedicando-se não só à produção de subsistência, mas, sobretudo, à produção de excedentes. A comercialização seguia para as praças tradicionais já existentes, como a região de Porto Alegre, Laguna e região serrana. Para Porto Alegre, o transporte era realizado segundo Pereira (1972):

Entre a lagoa de Sombrio e lagoa Caverá, ligada pela Sanga da Madeira e pelo Rio Mampituba, chegando a Torres de onde as mercadorias eram levadas ou trazidas de Porto Alegre (...). A correnteza do referido sangradouro, em todos os tempos, foi maior que a do rio Mampituba, o que muito dificultava a passagem das canoas que transportavam a água-ardente fabricada. Para isso, lançavam às águas das lagoas os barris e por meio das varas, em suas canoas, impeliavam-nas para os varadouros, como faziam com as balsas de madeira e por esse meio iam ter no Mampituba, onde os carros de bois os transportavam para outras lagoas, de uma para outra, até alcançar a lagoa dos Patos e o Rio Guaíba, em Porto Alegre, então Porto dos Canais, ponto final onde eram vendidos (PEREIRA, 1972, p. 60-61).

A circulação de mercadorias, pela via lacustre e fluvial, teve na época grande importância econômica para a região. Contudo, as dificuldades existentes, sobretudo nos períodos de chuvas ou mesmo de secas, introduziram um comércio através de carretas de bois que prescreviam caminhos litorâneos até atingir Viamão, de onde marchavam para Porto Alegre. Tinha como ponto final para desembarque das cargas, o então chamado Campo da Redenção, onde se faziam trocas, compras e vendas (PEREIRA, 1972).

Para as relações comerciais com o Norte, que na época ainda eram comandadas por Laguna, também se utilizavam carretas de bois que seguiam pelo litoral, ou eram embarcadas em iates que subiam e desciam o Rio Araranguá comercializando os produtos e transportando-os até Laguna (HOBOLD, 1994).

Outra frente comercial importante era a realizada com os tropeiros, que não se movimentavam somente no Caminho dos Conventos, mas também em caminhos alternativos como, o caminho do Molha Coco que fazia a ligação litoral – Passo do Sertão – Timbópeba – Molha Coco. O caminho da Serra da Pedra, que fazia ligação litoral – Sombrio – Pedra. Além do caminho da Serra da Rocinha, que fazia ligação litoral – Turvo – Rodeio da Areia – Rocinha, todos com destino a região serrana gaúcha e catarinense, como demonstrado na (figura – 3). Esses caminhos permitiram a troca do charque, o queijo e o pinhão (da serra) com o açúcar, a rapadura, a aguardente e a farinha de mandioca produzidas na região. Tal atividade, mesmo que geralmente realizada na base da troca, foi muito importante para os pequenos produtores que tinham dificuldades de comercializar seus excedentes com Laguna ou Porto Alegre. Além deste fator, os tropeiros eram responsáveis também pelo comércio de bois e cavalos para as carretas e carroças, fundamentais em todas as rotas comerciais existentes na época.

Mais tarde, em 1927, iniciou-se em Sombrio a primeira atividade manufatureira, de caráter urbano, com a produção de tamancos realizada por Guilherme Tiscoski, que constituiu-se no embrião da indústria calçadista na região. Segundo Beltrão (2001), Guilherme Tiscoski começou com a produção de tamancos que eram comercializados nas regiões próximas a Sombrio. Posteriormente, comprou terras e construindo um curtume próprio, iniciando a produção de montarias e chinelos. Com o aumento da produção, começou a contratar novos trabalhadores, deixando de ter um caráter de produção familiar. A contratação dessa mão-de-obra, foi fundamental para a formação de vários artesãos que passaram a trabalhar com o

couro, fornecendo as condições técnicas para a abertura de várias empresas calçadistas no município.

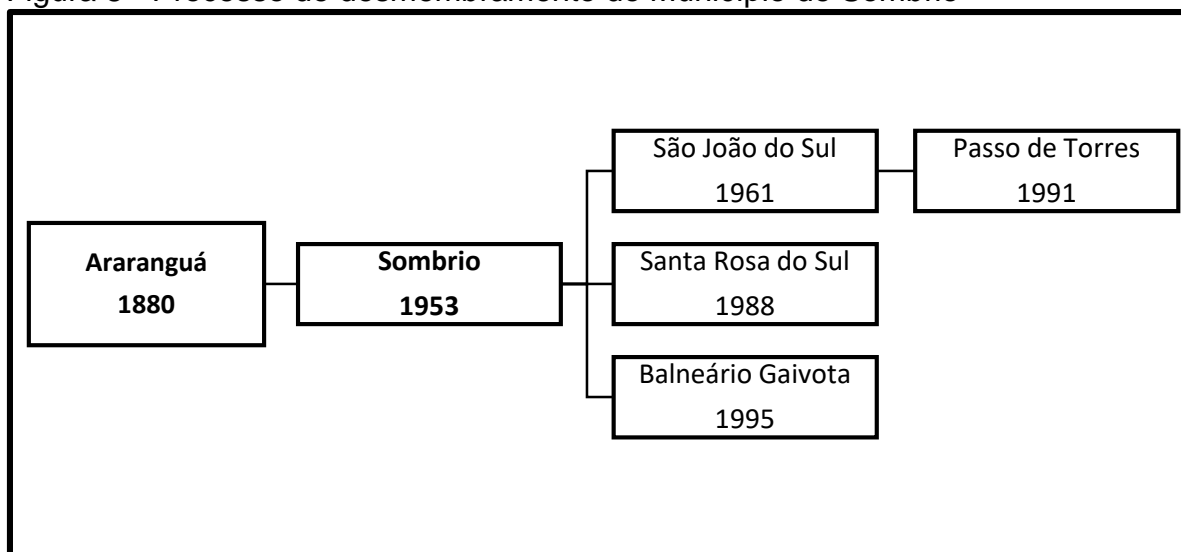
A consolidação da família Tiscoski no ramo industrial calçadista, acabou por gerar no município uma mão-de-obra especializada no setor, o que forneceu as bases para a expansão de novas empresas, que eram na grande maioria, propriedade de antigos empregados que, após obterem experiência, aventuraram-se na iniciativa própria. Assim, durante o período de 1930 a 1950, o setor calçadista local não abrigou iniciativas empresarias externas, e se restringiu aos investimentos internos, cujas bases se encontravam ligadas direta ou indiretamente às primeiras empresas criadas no município. Tal movimento mudaria a partir de 1970, momento em que o Brasil começa a despontar como exportador de calçados. Com tal impulso, novas empresas foram abertas na região do Vale dos Sinos, iniciando, também, a procura por outras áreas aptas a produzir para este mercado. Sombrio com mão-de-obra barata, proximidade e facilidade de acesso e, sobretudo, tradição no ramo calçadista, passa a atrair empresas de Novo Hamburgo ampliando o setor, transformando Sombrio no polo da indústria calçadista do Sul do estado.

Mesmo com a indústria calçadista dando seus primeiros passos no fim da década de 1920, os dados do (IBGE, 1959), indicam que a economia de Sombrio até 1957, assentava-se principalmente na agricultura. Segundo a Enciclopédia dos Municípios Brasileiros de 1959, a mandioca era a principal cultura agrícola, e a produção de fécula de mandioca atingiu no ano de 1955, 288.000 kg, no valor de Cr\$ 979.200,00. Seguindo-se em importância a produção de milho, arroz, feijão, cana-de-açúcar, atingindo o valor em 1957, de Cr\$ 45.667.760,00. O valor da produção pecuária, no ano de 1956, foi de Cr\$ 74.331.650,00. Com relação a produção industrial, no ano de 1955, atingiu o valor de Cr\$ 979.200,00.

Anteriormente o povoado de Sombrio pertencia ao distrito de Passo do Sertão (atual São João do Sul), criado em 3 de fevereiro de 1891. Sombrio foi elevado à categoria de sede do distrito pela Lei municipal nº 141, em 2 de janeiro de 1914, ocorrendo sua instalação em 4 de maio de 1926 (IBGE, 1959). Ao ser elevado à categoria de sede do distrito, Sombrio passa a receber melhorias quando é instalado em 1928 uma agência de telégrafos e correios. Em 31 de março de 1938 se tornou Vila, e a criação da municipalidade se deu pela Lei nº 133, em 30 de dezembro de 1953 (SANTA CATARINA, 1953).

Após ser elevado à categoria de município, os povoados de Passo do Sertão e Santa Rosa do Sul, passaram a pertencer ao seu quadro administrativo. A população segundo o Recenseamento de 1950, era de 20.524 habitantes (IBGE,1959). No esquema abaixo, pode-se observar a criação do município de Sombrio, e os desmembramentos de seu território.

Figura 8 - Processo de desmembramento do Município de Sombrio



Fonte: Elaborado pelo autor.

Em 1961, pela Lei estadual nº801, foi desmembrado do município de Sombrio, o distrito de Passo do Sertão, elevado à categoria de município, com o nome de São João do Sul, que deu origem a Passo de Torres em 1991 (IBGE, 1959). Na segunda e terceira divisão, são criados os municípios de Santa Rosa do Sul em 1988, e Balneário Gaivota em 1995.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A fins de considerações finais, o estudo foi elaborado com o objetivo de analisar a formação e o desenvolvimento econômico do Vale do Araranguá, no período de 1880 a 1955, contextualizando os seus desdobramentos ao passar do tempo. Como se pode perceber, a ocupação da região, em meados do século XVIII, foi resultado da fusão dos interesses de paulistas e lagunenses, ambos no intuito de buscar riquezas. Nesse mesmo contexto, os indígenas foram aprisionados, as terras passaram a serem ocupadas e iniciou-se a busca do gado que vivia solto nos campos meridionais, resultado das antigas missões jesuíticas. Em seguida, foi explanado o interesse econômico com a fundação da Colônia do Sacramento em alcançar o estuário do Rio da Prata.

Com isso resultou a abertura do Caminho do Sul, em meados do século XVIII, entre Sorocaba e os campos meridionais. A região se tornou rota certa do caminho dos tropeiros vicentistas, e a partir dos pontos de pouso dos tropeiros que cidades começaram a emergir, inclusive algumas que hoje compõem o Vale do Araranguá. No momento em que os pousos se estabeleceram, algumas famílias se fixaram na região, começaram, então, a cultivar alimentos e passaram a negociar com os homens das tropas. Mais tarde, com o declínio do tráfego tão numeroso das tropas muares e com outros habitantes aqui residiam, as atividades da região se voltaram para a exploração da madeira, agricultura e pecuária. Surgiu então, com a fixação de numerosas famílias que desenvolviam estas atividades, a freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens, que em seguida se tornou o município de Araranguá.

Como se pode observar, as vias de comunicação abertas no território do Vale do Araranguá, não serviram apenas para manter e ampliar o fluxo mercantil da região com as praças comerciais. As vias de comunicações abertas na região, serviram, também, para fixar novos habitantes, aproximar culturas e desempenhou um papel importante militarmente com a defesa da Colônia do Sacramento. Porém, abriu frente para dizimar a população nativa.

A ocupação mais efetiva da região, foi resultado do processo de migração de descendentes europeus vindos das colônias de Urussanga e Criciúma, que estabeleciam pequenos núcleos de urbanização. Com a chegada dos imigrantes, ocorreu uma maior especialização e diversificação da produção, e a agricultura do

Extremo Sul catarinense ganhou novo impulso, tornou o uso do solo mais intenso e ampliou o volume de excedentes que foram sendo colocados no mercado.

Em suma, fatores não abordados no presente estudo, ficam como possibilidades para novas discussões, tais como o processo de migração de mão-de-obra da região para as minas de carvão da Região Carbonífera de Criciúma, como também, para outras locais. Observou-se, também, que muitos escritos e opiniões a respeito da formação econômica da região, evidenciaram, quase que exclusivamente, a importância da imigração europeia. A chegada do imigrante europeu, mais precisamente, o imigrante italiano, realçou a história e a economia da região, e os muitos acontecimentos ligados aos primeiros ocupantes no século XVIII e XIX. Além de terem pouco registros, parecem ter diminuído sua importância diante da imigração italiana. Tais trabalhos e opiniões sobre o referido assunto, muitas vezes, foram organizados por descendentes de europeus, com o intuito de engrandecer o fato e assim ocultando ou deixando de evidenciar outros fatores importantes que contribuíram na formação econômica da região. A imigração europeia teve uma grande contribuição nesse processo, mas esse único fator não é capaz de explicar sozinho a formação econômica do Vale do Araranguá.

REFERÊNCIAS

- ARNS, Otília. **Criciúma 1880 – 1890: A Semente que deu bons frutos**. Florianópolis. IOESC. 1985.
- BALDIN, Nelma. **Tão Fortes Quanto à Vontade: história da imigração italiana no Brasil: os vênetsos em Santa Catarina**. Florianópolis: Insular, 1999.
- BARROSO, Véra Lucia Maciel. O Caminho do Certão: da integração ao isolamento. In. SANTOS, Lucila Maria Sgarbi et al (Org.). **Bom Jesus e o Tropeirismo no Brasil Meridional**. Porto Alegre: EST, 1995.
- BELTÃO, Leila Maria Vasquez. **A Industrialização em Sombrio: gênese e evolução**. Dissertação de Mestrado. Florianópolis: (UFSC), 2001.
- BORTOLOTTO, Zulmar Hélio. **História de Nova Veneza**. Nova Veneza: Prefeitura Municipal, 1992.
- CHANU, Pierre. **Sevilha e a América no Século XVI e XVII**. São Paulo: Difel, 1980.
- COELHO, Manoel Joaquim de Almeida. **Memórias Históricas da Província de Santa Catarina**. Desterro: tipografia J.J. Lopes, 1856.
- COLODEL, João. **Turvo Terra e Gente**: FCC Edições, 1987.
- DALL'ALBA, João Leonir. **Santa Catarina Estado de Graça**, organizado por Celso de Oliveira Souza. Orleans: Lelo, 2008.
- DALL'ALBA, João Leonir. **Histórias do Grande Araranguá**. Araranguá: Orion Editora, 1997.
- DE BONI, Luiz A. **Causas da Imigração Italiana**. In. Costa, Rovilio. Antropologia Visual da Imigração Italiana. Caxias do Sul: UCS/ESTSLB, 1976.
- FARIAS, Vilson F. **Dos Açores ao Brasil Meridional uma viagem no tempo: povoamento, demografia, cultura/ Açores e litoral catarinense**. Florianópolis: Ed. Do autor, 1998.
- GIL, Antônio. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1991.
- GRACIOLLI, Priscila. **Reestruturação Produtiva e Estratégias Tecnológicas do Setor de Calçados de Araranguá**. (Monografia de Graduação) – UNESC; Criciúma, 2004.
- GOULART, José Alépio. **Tropas e Tropeiros na Formação do Brasil**. Rio: Conquista, 1961.
- GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação Econômica de Santa Catarina**. Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Padrão de Crescimento e Sistema de Transporte em Santa Catarina, 1880 – 1945**. América Latina em la historia económica, 2010.

HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá**, completada e atualizada por Alexandre Rocha. Araranguá: Orion, 2005.

HOBOLD, Paulo. **A História de Araranguá: reminiscências desde os primórdios até o ano de 1930**. Porto Alegre: Palmarica/Est, 1994.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Rio de Janeiro: IBGE, 1959.

JORNAL CAMPINAS, **diversos exemplares** (1930 – 1955).

KUHN, Fábio. **Gente da Fronteira: família, sociedade e poder no sul da América Portuguesa – século XVIII**. (Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense), Rio de Janeiro: 2006.

MACIEL, Sérgio G. **Raízes Locais do Atraso Industrial de Araranguá**. Monografia (Graduação de Ciências Econômicas) – UNESC; Criciúma, 2006.

MARZANO, Pe. Luigi. **Colonos e Missionários Italianos nas Florestas do Brasil**. João Leonir Dall’Alba (Trad.). Florianópolis: Ed. UFSC. Prefeitura Municipal de Urussanga, 1985.

PEREIRA, Juventino Januário. **Sombrio: suas origens, seu povo e tradição**. Canoas: La Salle, 1972.

PIAZZA, Walter F. **Santa Catarina: sua história**. Florianópolis: UFSC; Lunardelli, 1983.

PIAZZA, W. F. e HUBENER, L. M. **Santa Catarina: história da gente**. Florianópolis: Lunardelli, 1989.

PRADO Jr., Caio. **História Econômica do Brasil**, 43ª edição. São Paulo: Brasiliense, 2006.

REITZ, Raulino. **Paróquia do Sombrio Progresso Religioso e Social: ensaio de uma monografia paroquial 1938 – 1948**. Imprimatur. Florianópolis. 1947.

RONSANI, Gilberto. **Praia Grande: cidade dos canyons – 180 anos de história**. Ed. Do autor. Praia Grande. 1999.

SANTA CATARINA. Lei Estadual nº 348 de 21 junho de 1958. **Coleção de Leis de Santa Catarina**. Florianópolis, 1958.

SANTA CATARINA. Lei Estadual nº 133 de 30 de dezembro de 1953. **Coleção de Leis de Santa Catarina**. Florianópolis, 1953.

SPRICIGO, Antônio César. **Sujeitos esquecidos, sujeitos lembrado: Entre fatos e números, a escravidão registrada na Freguesia do Araranguá no século XIX.** Caxias do Sul: Murialdo, 2007.

ZANELATTO, João Henrique. **Região, Etnicidade e Política: O integralismo e a luta pelo poder político no sul de Santa Catarina na década de 1930.** Tese (Doutorado em História), UFRS, Porto Alegre: 2007.